Vers des progrès décisifs dans la prévention des blessures

Perspective législative sur la prévention des blessures non intentionnelles chez les enfants et les jeunes au Canada

100-05878/

Notre mission est d'aider les Canadiens et les Canadiennes
à maintenir et à améliorer leur état de santé.

Santé Canada

Vers des progrès décisifs dans la prévention des blessures : perspective législative sur la prévention des blessures non intentionnelles chez les enfants et les jeunes au Canada a été préparé pour l'Unité de la santé de la famille et de l'enfance, Santé Canada, par l'Injury Prevention Centre.

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs et des collaborateurs et ne reflètent pas nécessairement les points de vue officiels de Santé Canada.

Pour de plus amples informations, veuillez communiquer avec l'organisme suivant :
Programme de prévention des blessures chez les enfants
Unité de la santé de la famille et de l'enfance
Santé Canada
Télécopieur (613) 954-3358

Also available in English under the title:
Building Toward Breakthroughs in Injury Control: A legislative perspective on the prevention of unintentional injuries among children and youth in Canada

On peut obtenir, sur demande, la présente publication sur disquette, en gros caractères, sur bande sonore ou en braille.

Publication autorisée par le ministre de la Santé.

Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada 1996
Cat. H39-384/1996F
ISBN 0-662-24919-4

Table des matières

AVANT-PROPOS i
REMERCIEMENTS iii

PARTIE I **Vers des progrès décisifs dans la prévention des blessures**

1.0 INTRODUCTION 1
2.0 MÉTHODOLOGIE ET DÉLIMITATIONS DU PROJET 2
3.0 HISTORIQUE DES PROGRÈS DÉCISIFS DANS LA PRÉVENTION DES BLESSURES 5
4.0 LA LÉGISLATION ET LA DOCUMENTATION 8
4.1 Suffocation et strangulation 8
4.2 Collisions de véhicules automobiles 9
4.2.1 Véhicules tout terrain 12
4.2.2 Cyclisme 13
4.3 Noyade 16
4.4 Brûlures 17
4.5 Empoisonnements 20
4.6 Chutes 21
5.0 ALLONS DE L'AVANT 23
6.0 RÉFÉRENCES 27

PARTIE II **Mesures législatives établies pour prévenir les blessures non intentionnelles chez les enfants et les jeunes (0 à 19 ans)**

7.0 TERMINOLOGIE JURIDIQUE 31
8.0 SUFFOCATION/STRANGULATION 34
8.1 Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques 34
8.2 Sécurité relative aux produits pour enfants 37
9.0 COLLISIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES 38
9.1 Stratégies législatives générales 38
9.2 Sécurité routière 41
9.3 Inspections de véhicules 43
9.4 Octroi du permis par étapes successives 45
9.5 Enseignement de la conduite automobile 48
9.6 Sécurité des véhicules hors-route 50
9.7 Lois sur le port du casque cycliste 52
9.8 Conception des bicyclettes/Normes de sécurité 54

10.0	NOYADE	56
10.1	Aménagement de barrières de sécurité	56
10.2	Pratiques de navigation/Règlements	59
11.0	BRÛLURES	62
11.1	Normes d'ignifugation	62
11.2	Normes de construction	63
11.3	Contrôle des explosifs	65
11.4	Brûlures et empoisonnements	67
12.0	EMPOISONNEMENTS	69
12.1	Emballage des produits pharmaceutiques	69
13.0	CHUTES	72
13.1	Normes des terrains de jeu	72
13.2	Codes du bâtiment	75
13.3	Sécurité des produits pour enfants	77
13.4	Escaliers roulants et autres appareils de levage	79
14.0	RÉFÉRENCES JURIDIQUES	81

Annexe A
DESCRIPTION DES BASES DE DONNÉES 82

Annexe B
RÉSUMÉS DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION 84

EXEMPLE : RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION 85

Annexe C
EXEMPLES DE MESURES LÉGISLATIVES PAR COMPÉTENCE 88

Avant-propos

Les blessures non intentionnelles demeurent la toute première cause de mortalité, de morbidité et d'incapacité chez les enfants et les jeunes Canadiens. Cependant, les taux d'accidents avec blessures sont en déclin. Ce progrès est en général attribuable aux efforts des intervenants voués à la prévention, engagés dans une vaste gamme de stratégies de surveillance et de prévention des blessures, comme les campagnes de sensibilisation du public, les programmes d'éducation, les programmes de surveillance des blessures, la recherche et le développement de technologies de sécurité, la législation et les politiques publiques en matière d'hygiène.

Dans le cadre de l'Initiative pour le développement de l'enfant, Santé Canada soutient l'élaboration de ressources destinées à promouvoir l'avancement de la recherche et des programmes de prévention des blessures. Les personnes intéressées souhaiteront peut-être consulter d'autres ressources élaborées par des membres du Réseau canadien de la sécurité infantile (RCSI), notamment le Répertoire de prévention des traumatismes chez les enfants et les jeunes : Programmes et chercheurs, le Répertoire canadien des sources de données relatives à la prévention des blessures infantiles, La santé des enfants du Canada Profil réalisé par l'ICSI (2e éd.), l'étude intitulée Attitudes des parents vis-à-vis des blessures infantiles non intentionnelles, et le réseau de communication en direct du RCSI. Chacune de ces ressources répond à des besoins particuliers dans le domaine. Le présent document comble une autre lacune dans nos besoins en ressources.

On a demandé à l'Injury Prevention Centre (IPC) d'Edmonton de préparer ce rapport. L'IPC est une ressource provinciale qui fournit des conseils d'experts, un leadership, des services de recherche et d'éducation dans le domaine de la prévention des blessures. Pour ce projet, l'Injury Prevention Centre a été chargé de fournir un aperçu de la législation fédérale, provinciale et territoriale existante et, si possible, émergente, liée aux blessures et traitant de la sécurité des enfants et des jeunes du Canada. Le Centre a également passé en revue les articles publiés traitant de l'efficacité de ces interventions législatives au Canada et à l'étranger.

Le Centre n'a pas essayé de couvrir toutes les stratégies de prévention des blessures, mais s'est plutôt intéressé aux lois qui englobent une vaste gamme de «mesures passives». Ces lois sont importantes parce qu'elles reflètent une autre conception de la prévention des blessures. Au lieu de s'attacher principalement à changer les comportements individuels, les solutions législatives tendent à viser directement les produits de consommation et les

facteurs de risque en matière d'environnement. Ceci est significatif, surtout pour les jeunes enfants, parce que l'on croit plus facile de promouvoir des environnements plus sécuritaires que de modifier les comportements individuels et que cela favorise donc probablement davantage la réduction du taux de blessures.

Au cours de ce projet nous avons été frappés par deux observations clés :

1) **La législation concernant les principaux problèmes de blessures chez les enfants et les jeunes relève souvent de plusieurs compétences et**
2) **la documentation qui démontre clairement l'efficacité de ces lois, surtout dans le contexte canadien, est rare. L'histoire des progrès décisifs réalisés dans la prévention des blessures en Amérique du Nord, présentée dans l'introduction, permettra aux lecteurs d'apprécier la complexité et l'évolution de ce domaine.**

On nous met au défi de réaliser d'autres progrès en tenant compte de la nature multidisciplinaire du contrôle des blessures et de la nature multijuridictionnelle de notre législation. Nous invitons toutes les personnes intéressées à la prévention des blessures à envisager les mesures qui s'imposent pour relever ce défi. Plus particulièrement, nous invitons les personnes qui croient que la législation peut jouer un rôle essentiel dans la prévention, qui estiment que la législation et sa mise en application sont essentielles au contrôle complet et efficace des blessures, et qui souhaitent être mieux informées sur la législation en place, à lire le présent document et à aborder les questions suivantes :

- **La législation devrait-elle être la toute première stratégie de contrôle des blessures?**
- **Quelle est la façon la plus efficace de combiner la législation et sa mise en vigueur, les technologies de sécurité et les programmes de sensibilisation et d'éducation publics?**
- **Comment pouvons-nous continuer à évoluer pour réaliser d'autres progrès décisifs dans la prévention des blessures?**

De nombreux intervenants ont contribué au présent document. Nous remercions les personnes de toutes les régions du Canada qui ont généreusement participé à l'élaboration de ce projet, dans l'espoir que ce document saura promouvoir la prévention dans les programmes et les politiques qui influent sur les blessures non intentionnelles au Canada. Après tout, les blessures sont évitables.

Remerciements

Le présent document a été préparé par Anna Lovasik et Susan MacMillan de l'Injury Prevention Centre avec le concours de Lorie Root, de Santé Canada. Ce travail n'aurait pu être accompli sans l'aide de nombreuses personnes-ressources partout au Canada. Les personnes suivantes ont fait preuve de patience et nous ont très généreusement fait profiter de leurs connaissances, de leur temps et de leur compétence :

David Abbey,
Traffic Safety Branch, Saskatchewan Highways and Transportation, Regina (Saskatchewan)

John Askham,
Sauvetage et intervention environnementale, Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada, Ottawa (Ontario)

Peter Barrs,
Écologie humaine et sociale Direction de la santé publique, Montréal (Québec)

Clayton Brockett,
CANMET - Direction des explosifs, Ressources naturelles Canada, Ottawa (Ontario)

Steve Brown,
Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, Ottawa (Ontario)

François Chevalier,
Bureau de la surveillance des médicaments, Santé Canada, Ottawa (Ontario)

Ken Cogan,
Highway Safety and Field Programs Division, Department of Transportation and Communications, Halifax (Nouvelle-Écosse)

Jill Courtemanche,
Centre antipoisons, Hôpital pour enfants de l'Est de l'Ontario, Ottawa (Ontario)

Mike Crowther,
Direction de la sécurité, ministère des Transports, Fredericton (Nouveau- Brunswick)

Georges Desbarats,
Bureau de la sécurité des produits, Santé Canada, Ottawa (Ontario)

Charles Easter,
Division de la sécurité routière, ministère des Transports et des Travaux publics, Charlottetown (Î.-P.-É.)

Thérèse Gagnon,
Bureau de la sécurité des produits, Santé Canada, Ottawa (Ontario)

Barbara Edgecombe-Green,
Maire, Coalhurst (Alberta)

Gilles Gareau,
Direction de la réglementation maritime, Transports Canada, Ottawa (Ontario)

Thomas Green,
Société canadienne d'hypothèques et de logement, Ottawa (Ontario)

Carol Haeberlin,
Conseil canadien des normes, Ottawa (Ontario)

Robin Haighton,
Élaboration des normes, Association canadienne de normalisation, Toronto (Ontario)

Darryl Hammond,
Road Safety Department, Manitoba Public Insurance, Winnipeg (Manitoba)

John Haysom,
Institut de recherche en construction, Conseil national de recherches, Ottawa (Ontario)

Max Hussey,
Motor Registration Branch, Newfoundland Department of Works, Services and Transportation, St. John's (Terre-Neuve)

Vic Kalinka,
Alberta Pharmaceutical Association, Edmonton (Alberta)

Rod Karen,
Elevators and Fixed Conveyances, Alberta Labour, Edmonton (Alberta)

Terry Klassen,
IM-PACT: Injuries Manitoba - Prevention of Adolescent and Childhood Trauma, Children's Hospital, Winnipeg (Manitoba)

George Kosanovich,
Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada, Victoria (Colombie-Britannique)

Dominique Lesage,
Écologie humaine et sociale, Direction de la santé publique, Montréal (Québec)

Valerie Lee,
Association de la sécurité des bébés et des tout-petits, Kitchener (Ontario)

Liz Lisku,
Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Transports Canada, Ottawa (Ontario)

Sally Lockhart,
Unité de la santé de la famille et de l'enfance, Santé Canada, Ottawa (Ontario)

Stan Lowther,
Motor Vehicle Inspection Division, Department of Transportation and Communications, Halifax (Nouvelle-Écosse)

Rosie MacLean,
Bert and Mac's Sports, Bicycle Retail, Lethbridge (Alberta)

Joyce McBean-Salvador,
Traffic Safety Programs, Alberta Motor Association, Edmonton (Alberta)

Paul Mousseau,
Building Safety Branch, Alberta Labour, Edmonton (Alberta)

Robin Myers,
Division de la promotion de la sécurité routière, Transports Canada, Ottawa (Ontario)

Betty Nicholson,
Traffic Safety Programs Department, Motor Vehicle Branch, Ministry of Transportation and Highways, Victoria (Colombie-Britannique)

Odette O'Donnell-Hawkes,
Inspection des véhicules à moteur, Direction des véhicules à moteur, Ministère des Transports, Fredericton (Nouveau-Brunswick)

Hélène Paradis,
Bureau de la sécurité des produits, Santé Canada, Ottawa (Ontario)

Jean Pontbriand,
Bureau de la sécurité nautique, Garde côtière canadienne, Ottawa (Ontario)

Judith Radford,
Réseau canadien de la sécurité infantile, Toronto (Ontario)

Ken Rauch,
Société canadienne d'hypothèques et de logement, Ottawa (Ontario)

Duncan Saunders,
Faculty of Public Health Sciences, University of Alberta, Edmonton (Alberta)

George Smith,
Véhicules spéciaux, Formation des conducteurs de VTT, Conseil canadien de la sécurité, Ottawa (Ontario)

Grant Smith,
Programmes de sécurité routière, Transports Canada, Ottawa (Ontario)

Richard Stanwick,
Capital Regional District Health Department, Victoria (Colombie-Britannique)

Joanne Vincenten,
Enfants en sécurité Alberta, Children's Health Centre, Edmonton (Alberta)

Gary Walsh,
Safety and Regulations, Motor Vehicles Division, Department of Transportation, Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest)

Susan Wedlake,
Nova Scotia Pharmaceutical Society, Halifax (Nouvelle-Écosse)

John Wilson,
Building and Mechanical Inspections and Permit, Lethbridge (Alberta)

Joyce Woron,
Bureau de la sécurité des produits, Santé Canada, Calgary (Alberta)

Partie I Vers des progrès décisifs dans la prévention des blessures

1.0 INTRODUCTION

Les blessures non intentionnelles demeurent la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes du Canada. En 1990 seulement, l'Institut canadien de la santé infantile (ICSI, 1994) a rendu compte de 1 624 décès survenus par suite de blessures chez des enfants de la naissance à 19 ans et de quelque 82 453 hospitalisations motivées par des blessures en 1989-1990. Ces chiffres nous incitent à poursuivre nos efforts de prévention.

Le présent document s'efforce de stimuler des progrès significatifs dans ce domaine. La partie 1 décrit la méthodologie de recherche du projet et survole rapidement les progrès décisifs réalisés dans la prévention des blessures pour permettre de mieux comprendre le fondement des récents efforts de prévention et de considérer les leçons qui peuvent en être tirées. Cette partie examine la recherche communiquée qui concerne la législation canadienne actuelle. La partie II identifie la législation fédérale, provinciale, territoriale et municipale qui vise à éliminer les blessures infantiles non intentionnelles au Canada. Notre recherche vise surtout à créer un point de départ qui aidera d'autres intervenants du domaine à comprendre les textes législatifs et à y avoir accès. Nous espérons aussi encourager nos lecteurs à réfléchir à la législation et à son rôle dans une stratégie globale de prévention des blessures.

Notre recherche est axée sur des stratégies législatives et repose sur la théorie du Dr William Haddon concernant l'efficacité des interventions passives. Le Dr Haddon, qui a établi le premier la distinction entre les interventions actives et passives dans les années 1960, a contribué à créer une échelle qui permet de mesurer l'efficacité des stratégies de santé publique. Selon Haddon (1980), «le terme actif [désigne ce qui] nécessite une intervention considérable de la part de la personne, et le terme passif, les mesures qui ne requièrent au contraire aucune intervention individuelle» (p. 416). Haddon et Goddard (1962) notent que, d'après «l'expérience systématique des agences de santé publique, préoccupées par la réduction des autres causes de morbidité et de mortalité, les mesures ne requérant pas la coopération continuelle et active du public sont beaucoup plus efficaces que celles qui l'exigent» (p. 8). Selon ces définitions, les interventions passives sont donc beaucoup plus efficaces que les interventions actives. Tout

en reconnaissant que la législation ne peut être que passive au sens le plus large, nous espérons fournir une certaine perspective sur l'efficacité des interventions passives en explorant les sources canadiennes de la législation sur la prévention des blessures infantiles. Compte tenu de l'ampleur du problème, ce document aide à comprendre comment maximiser l'efficacité des stratégies de prévention de blessures grâce à des mesures législatives.

2.0 MÉTHODOLOGIE ET DÉLIMITATIONS DU PROJET

Détermination des problèmes de blessures à examiner - En vue de définir les problèmes de blessures qu'il convient d'examiner dans le cadre du projet, nous nous sommes appuyés sur les données publiées dans La santé des enfants du Canada (2e éd.), un profil statistique réalisé par l'Institut canadien de la santé infantile (ICSI, 1994). Ce document nous a permis d'établir les priorités en matière de blessures sans devoir reprendre l'analyse des données sur la question. Aux fins de ce projet, trois catégories de blessures ont été exclues : les blessures intentionnelles (suicide, homicide, tentatives de suicide et d'homicide), les blessures qui échappent totalement au contrôle de la personne (p. ex., les accidents en cours d'intervention chirurgicale) et les blessures dont le mécanisme manque de spécificité (p. ex., les coupures et coups). Les catégories désignées dans le document de l'ICSI comme les principales causes de blessures non intentionnelles entraînant le décès ou l'hospitalisation étaient : la suffocation et la strangulation, les collisions de véhicules automobiles, les noyades, les brûlures, les empoisonnements, les chutes et les accidents de bicyclette.

Le processus de détermination des interventions et des stratégies d'intervention pertinentes, axé sur la législation et la technologie, s'appuyait sur les données fournies par Rivara (1995) et sur un rapport préparé par l'Association pour la santé publique de l'Ontario pour la Direction des services d'urgence, Ministère de la Santé de l'Ontario, intitulé Priority Themes for Injury Prevention in Ontario (1992).

Examen de la documentation traitant de l'efficacité des interventions de prévention des blessures concernant les enfants et les jeunes - Nous avons réalisé un examen approfondi des études publiées consacrées à l'efficacité des mesures de prévention des blessures destinées aux enfants et aux jeunes (de la naissance à 19 ans). Ces «interventions de prévention des blessures» se limitaient aux mesures technologiques et législatives visant à réduire les risques de blessures ou de décès. Pour cerner les articles pertinents, nous avons consulté plusieurs banques de données informatisées, des

bibliographies tirées d'articles et d'ouvrages, des résumés de conférences, et demandé à des chercheurs spécialisés dans ce domaine de nous indiquer les études susceptibles de nous intéresser.

Nous avons sélectionné des études et des articles de fond en anglais traitant de l'efficacité des interventions de prévention des blessures chez les enfants et les jeunes. Les articles retenus devaient répondre aux exigences suivantes :

1) être rédigés en anglais,
2) contenir des renseignements sur des interventions pertinentes pour le Canada,
3) être axés sur les interventions passives (au sens large).

Cette recherche informatisée d'articles rédigés en anglais sur l'efficacité des mesures de prévention des blessures nous a permis de trouver 1 417 résumés. Les recherches ont été effectuées à l'aide des banques de données suivantes :

• MEDLINE	1984 à novembre 1995
• CINAHL	1982 à septembre 1995
• EMBASE	1988 à septembre 1995
• DHSS-DATA	1983 à janvier 1995
• MICROLOG	1979 à octobre 1995
• GPO MONTHLY CATALOG	juillet 1976 à février 1996
• CURRENT CONTENT SEARCH	mai 1993 à novembre 1995
• COMBINED HEALTH INFORMATION	1985 à août 1995
• MDX HEALTH DIGEST	1988 à septembre 1995
• LEGAL TRAC	1980 à novembre 1995

(Voir la description des banques de données en *Annexe A.*)

Nous avons constaté, d'après les résumés, que l'efficacité des mesures législatives était décrite en fonction du rapport coûts-avantages ou des résultats. Les indicateurs de résultats portaient sur la réduction des taux d'accidents avec blessures ou sur le respect des mesures de sécurité avant et après l'adoption de la loi. Au terme de ce survol, nous avons retenu 73 articles.

Tous ces articles ont ensuite été évalués par les chercheurs du projet et les éléments suivants ont été relevés au sujet de chaque étude : description de la méthodologie, résultats, points forts et limites.

Les mots-clés utilisés pour cette recherche étaient accidents et phénomènes liés aux accidents; prévention des accidents; blessures infantiles; sécurité; législation; jurisprudence; blessures et lésions;

casque; ceinture de sécurité; asphyxie; noyade; intoxication; évaluation et suivi; rentabilité; analyse coûts-avantages; efficace, évaluer ou passif; étude clinique importante, étude contrôlée.

Définition des principaux éléments d'information requis en matière de législation - Avant d'entamer la recherche sur la législation, l'équipe de projet a déterminé ses principales exigences en matière d'information. Ces exigences ont été définies dans une perspective non juridique, l'objectif principal étant de réunir des renseignements destinés aux personnes non initiées au système juridique canadien. Cette démarche a permis l'élaboration d'une fiche modèle dont on s'est servi pour rendre compte des conclusions d'ordre législatif présentées dans la partie II. Dans la mesure du possible, cette fiche contient également des données sur l'application des lois, la façon dont les lois sont modifiées et les préoccupations nouvelles.

Interrogation des sources bibliographiques juridiques concernant les lois pertinentes et enrichissement des données grâce à des personnes-ressources clés - Dans toute étude consacrée aux mesures d'intervention législatives, un des défis consiste à savoir où trouver l'information. Les mesures législatives édictées sous forme de statuts constituent une source d'information écrite considérable et la source principale des renseignements que nous présentons ici. Les règlements que contient chaque statut fournissent une description détaillée expliquant comment les objectifs des statuts seront atteints. Par exemple, la Loi sur les produits dangereux désigne le décret qui justifie l'inclusion des produits dangereux en annexe - dans la liste des produits interdits au Canada ou dont la distribution est assujettie à une autorisation particulière. Les Règlements décrivent en détail les modalités d'essai des produits.

Les lois et règlements sont publiés périodiquement et sont accessibles au public ou aux intervenants dans les bibliothèques de droit (dans les universités qui ont une faculté de droit) ou les bibliothèques des collèges communautaires qui offrent des programmes de justice pénale (les collections de ces bibliothèques ne contiennent pas toujours les lois provinciales). Beaucoup de villes canadiennes ont aussi des bibliothèques du Barreau (établies par les avocats, pour leur propre usage) qui offrent des services au public. Elles se trouvent en général dans les palais de justice.

Les personnes-ressources clés comptaient entre autres les fonctionnaires des administrations fédérale, provinciales, territoriales et municipales. Ces personnes ont apporté une information inestimable

sur les lois et règlements qui s'appliquent à une catégorie de blessures particulière, sur les modalités d'exécution et de modification de ces lois et règlements et sur les nouveaux problèmes qui se posent dans ces domaines. Beaucoup de ces questions ne peuvent pas être résolues par la simple lecture des lois et règlements. Les personnes-ressources jouent par conséquent un rôle essentiel dans la clarification du processus législatif. Nous avons inclus les résultats de notre recherche dans la partie II.

Délimitations - Les modifications provinciales et territoriales ne font pas partie du présent rapport parce qu'elles sont publiées peu de temps après leur adoption et chaque province et territoire utilise son propre format. Pour trouver les renseignements existants, il est possible de consulter des publications annuelles et les répertoires périodiques concernant les modifications.

La teneur du présent rapport est également limitée à l'information qui cerne certains (pas tous) exemples connus dans les provinces et territoires qui illustrent différentes façons de concevoir les lois et de les mettre en application. Elle est de plus limitée à l'information offerte sur la législation et ses modifications et n'inclut pas les contestations judiciaires ni les mesures ou sanctions prévues à l'endroit des personnes et des sociétés contrevenantes.

Dans le cadre de ce projet nous tenions à faire nous-mêmes l'expérience des difficultés et des défis associés à l'accès à l'information dans le système juridique canadien. Nous avons donc eu recours à un chercheur en santé publique possédant une connaissance de base de la recherche en droit, plutôt qu'à un chercheur spécialisé en droit canadien. Ce choix nous a révélé les problèmes de compréhension et d'accès à l'information auxquels font face les praticiens de la prévention des blessures issus de différentes disciplines, les chercheurs, les décideurs, les intervenants et les parties concernées.

3.0 HISTORIQUE DES PROGRÈS DÉCISIFS DANS LA PRÉVENTION DES BLESSURES

En matière de prévention des blessures, les grands succès sont liés à des contributions multidisciplinaires. L'exemple historique le plus éloquent concerne les initiatives de réduction des blessures et des décès liés à l'automobile. Depuis son invention à la fin du 19e siècle, l'automobile est rapidement devenue une des principales causes de mort accidentelle dans la société moderne. Malgré cette triste distinction, l'automobile a permis d'accomplir des progrès décisifs dans la prévention des blessures. L'histoire nous rappelle que...

..**dans les années 1920**, les initiatives de prévention étaient axées sur les victimes et leurs carences individuelles. Le chauffeur était entièrement responsable de la conduite et du fonctionnement sécuritaires de son véhicule. La plupart des collisions, sinon toutes, étaient attribuées à une mauvaise conduite ou à des erreurs humaines. Dans cette optique, les efforts de prévention étaient principalement axés sur l'éducation.

...**dans les années 1940**, les travaux de Hugh De Haven ont fait évoluer la compréhension des seuils physiologiques par rapport aux échanges biomécaniques. C'est grâce à la percée de la recherche de H. De Haven que l'on a pu établir le principe selon lequel les conducteurs et les passagers d'une automobile pouvaient être placés dans un habitacle protégé qui limiterait les échanges biomécaniques en cas de collision (National Committee for Injury Prevention and Control [NCIPC], 1989). Les travaux de H. De Haven ont contribué à une nouvelle conception des structures automobiles, à la création des ceintures de sécurité, des coussins pneumatiques de sécurité. Ces progrès se poursuivent et améliorent les taux de survie en cas d'accident.

Vers la fin de la même décennie, le Dr John Gordon a lancé l'idée que les blessures pouvaient être abordées comme les maladies infectieuses. J. Gordon (1949) soutenait que les blessures, comme les maladies infectieuses, pouvaient faire l'objet d'une surveillance prolongée, présenter des variations saisonnières et des fluctuations dans leur distribution démographique. L'argument le plus important était que les blessures, comme les maladies, ne sont pas attribuables à une seule cause. D'après Gordon, elles auraient au moins trois sources - l'hôte, l'agent et l'environnement - et certains facteurs ne dépendraient pas du comportement individuel. Ces progrès ont donné lieu à des stratégies d'intervention qui ont contribué à attirer l'attention sur des facteurs de risques liés à la technologie et au milieu.

...**dans les années 1960**, aux États-Unis, l'apparition de lois fédérales destinées à régir le secteur automobile a marqué le début d'une ère nouvelle. Les règlements relatifs aux normes de sécurité automobile tiennent compte à la fois des connaissances scientifiques et des préoccupations individuelles et publiques. Dans le secteur de la prévention des blessures, le savoir évolue grâce à plusieurs disciplines (p. ex., santé publique, ingénierie, médecine, biomécanique et épidémiologie). Ce savoir, en plus de la promotion de l'intérêt public et de diverses pressions, a contribué à la réglementation de l'industrie automobile (NCIPC, 1989). Cette expérience a permis de comprendre que les interventions législatives pouvaient servir à promouvoir

l'adoption et l'efficacité des mesures de prévention des blessures (NCIPC).

...dans les années 1970, une autre percée importante est réalisée grâce au Dr William Haddon, médecin en santé publique et épidémiologie, et responsable de la sécurité routière. W. Haddon (1972) a élaboré une matrice de corrélation phase-facteur. Dans cette matrice, l'hôte, l'agent et l'environnement interagissent au fil du temps et la blessure elle-même est divisée en trois étapes : pré-événement, événement et post-événement. Ce cadre d'analyse permet d'intervenir à toutes les étapes en vue d'éliminer le pré-événement (p. ex., route et signalisation routière), de minimiser l'échange d'énergie biomécanique qui se produit au moment de la blessure (p. ex., coussin pneumatique) et de réduire la gravité des suites de l'accident (p. ex., interventions d'urgence rapides).

W. Haddon (1972) soutient aussi que la prévention la plus efficace est basée sur l'application de stratégies multiples à chacune des trois phrases précitées. Il attache également une importance particulière aux interventions passives et à la mise en oeuvre des stratégies les plus efficaces de réduction des blessures. Un principe directeur émerge des travaux de W. Haddon : la prévention efficace des blessures s'appuie sur une combinaison de stratégies d'intervention.

...dans les années 80 et 90, on s'est efforcé d'élargir le cadre conceptuel de W. Haddon et de l'appliquer à d'autres problèmes de blessures. Ces efforts visent surtout la mise en oeuvre du principe directeur de Haddon qui recommande une combinaison de stratégies d'intervention.

Un exemple du principe d'interventions multiples est démontré dans les stratégies destinées à réduire les traumatismes crâniens et les décès associés aux accidents de motocyclette (NCIPC, 1989). Cet exemple classique illustre la valeur d'un principe combinant l'efficacité évidente des casques en tant que technologie de sécurité, des lois imposant le port du casque, des pratiques de mise en application de la loi et des programmes d'éducation du public. Il encourage clairement à analyser d'autres problèmes de blessures en vue d'élaborer des interventions nouvelles et efficaces.

Ces progrès historiques aident aussi à expliquer la confiance que nous avons dans les interventions passives et leur capacité de réduire les blessures, et l'enthousiasme qu'elles suscitent.

Comme nous allons bientôt entamer un autre millénaire, il semble approprié de se demander si nos intérêts et nos efforts sont justifiés. Dans cette optique, nous nous posons deux questions :

- **Que savons-nous de l'efficacité des interventions imposées par la loi?**
- **Quelles sont les mesures législatives dont nous disposons au Canada en matière de prévention des blessures infantiles?**

La discussion qui suit contient un rapport décrivant l'efficacité des interventions législatives dont fait état la documentation publiée.

4.0 LA LÉGISLATION ET LA DOCUMENTATION

Examinons la documentation qui traite de l'efficacité de la législation concernant les blessures non intentionnelles chez les enfants et les jeunes du Canada. Pour chaque catégorie de blessures, nous parlerons des enfants les plus exposés, des interventions passives jugées les plus efficaces, de la documentation, et de différents aspects de cette information dans un contexte canadien.

Comme nous l'avons mentionné, la documentation est en général peu abondante et les publications canadiennes sont limitées. Nous ne pouvons envisager de transposer l'expérience d'autres pays dans le contexte canadien. Il est cependant utile de reconnaître que nous vivons à l'ère de la globalisation économique pour mieux apprécier la pertinence et l'importance croissante de l'expérience internationale par rapport au Canada. Compte tenu de la multiplication des accords commerciaux internationaux, il est essentiel de reconnaître l'expérience des autres pays. Elle guidera peut-être nos efforts législatifs dans l'avenir et aidera peut-être aussi toutes les personnes qui oeuvrent dans la prévention des blessures au Canada à être plus proactives. L'évaluation des nouveaux risques posera également un défi à une époque où nos frontières s'ouvrent aux échanges et au commerce.

4.1 Suffocation et strangulation

Dans le cours normal de sa croissance, à chaque étape de son développement, l'enfant semble plus particulièrement vulnérable à certains types de blessures. Comme Rivara (1995) l'a noté, «les blessures ne surviennent pas de façon homogène tout au long de l'enfance» (page 363). Par exemple, les risques de suffocation sont plus élevés chez les nourrissons. La suffocation résulte habituellement de l'aspiration de petits objets qui obstruent les voies respiratoires de l'enfant. Il s'agit le plus souvent d'aliments, de jouets ou de produits domestiques. L'enfant n'a pas la force, la mobilité, la coordination et les aptitudes cognitives nécessaires pour sortir d'une telle situation par ses propres moyens.

La strangulation est un autre problème largement associé aux nourrissons et aux très jeunes enfants. Au Canada, on se soucie particulièrement de la conception de vêtements d'enfants. Les cordelières de serrage semblent poser un problème préoccupant. Il existe actuellement une forte demande de changements volontaires à la coupe des vêtements pour enfants en ce qui concerne les cordelières. L'American Society for Testing and Materials (ASTM) élabore des normes concernant les vêtements d'enfants destinées à être adoptées de plein gré par l'industrie nord-américaine. Pour cette raison, les lois relatives aux produits d'entretien, à la sécurité des jouets et à la conception de vêtements ont fait l'objet d'une recherche présentée en détails dans la partie II (8.1-8.2).

Les décès et les blessures par suite de suffocation et de strangulation continuent de se produire, mais rien n'indique que la documentation traite du rôle de la législation dans la réduction de ces accidents. Bien que le problème suscite un vif intérêt au Canada, et que la législation soit jugée efficace, aucun chercheur ne s'est penché sur l'efficacité véritable des mesures législatives.

4.2 Collisions de véhicules automobiles

Les collisions de véhicules posent un risque pour tous les enfants et les circonstances de ce risque varient en fonction de l'âge. Les nourrissons et les jeunes enfants sont les plus exposés comme passagers. C'est pourquoi notre préoccupation majeure à leur égard consiste à adopter des habitacles protégés destinés à les protéger aussi efficacement que les passagers adultes en cas de collision et à leur garantir un niveau de risque minimal lors de transports automobiles. Notre recherche s'est donc attachée aux lois relatives aux véhicules et à la sécurité routière. Des lois précises sont examinées en détail dans la partie II (9.1 - 9.3). Quand les enfants passent du statut de passager à celui de conducteur, leur manque d'expérience les rend plus vulnérables aux blessures et aux accidents mortels.

En ce qui touche l'efficacité des ensembles de retenue d'enfant et la loi qui régit leur utilisation, la documentation contient plusieurs études. Sur le plan de l'efficacité technologique, une étude rapportée par Decker, Dewey, Hutcheson et Schattner (1984) démontre que le recours aux ensembles de retenue d'enfant se traduit par une réduction de risque spectaculaire. Dans cette étude originale, les chercheurs examinent l'usage et l'efficacité des dispositifs de retenue d'après des données issues de l'État du Tennessee, après l'adoption de la Tennessee Child Passenger Protection Act en 1978. Le premier texte législatif du genre adopté aux É.-U. était fondé sur des rapports d'accidents fournis principalement par la police d'État. L'étude rapporte une réduction de

50 % des décès chez les enfants de moins de quatre ans après l'adoption de la loi. Elle a aussi noté qu'en cas de collision, la gravité des blessures était considérablement moindre chez les enfants attachés. L'utilisation accrue des ensembles de retenue d'enfant est également associée à l'adoption de la loi et au nombre d'amendes infligées aux contrevenants.

Une étude effectuée par Agran, Dunkle et Winn (1987), avant et après l'adoption d'une loi imposant le port de la ceinture de sécurité aux passagers, s'est appuyée sur des données d'enquête fournies par les services d'urgence de neuf hôpitaux et par le bureau du coroner de l'État de la Californie. L'étude rapporte une hausse de 26 à 50 % du port de la ceinture de sécurité par les passagers après l'adoption de la loi, ainsi qu'une diminution de 13 % des blessures subies par des enfants attachés de moins de quatre ans. Une autre étude effectuée au Michigan par Margolis, Wagenaar et Liu (1988) rapporte des résultats du même ordre, soit une diminution de 50,4 % de toutes les blessures et une diminution de 40,2 % des traumatismes crâniens.

Nous n'avons trouvé aucune étude consacrée aux stratégies visant à promouvoir l'efficacité et le respect des lois relatives aux enfants passagers. Actuellement, au Canada, l'usage obligatoire des ensembles de retenue relève des provinces et l'application de la loi dépend largement des agents de police. Notons aussi que la loi canadienne traite rarement des questions que soulève la mauvaise installation de ces dispositifs.

La sécurité de l'espace à bagages se pose également, étant donné que les camions ne sont pas réellement conçus pour assurer la sécurité des passagers. Les lois qui interdisent le transport de passagers à l'arrière d'un camion léger relèvent également des provinces et varient selon les provinces et les territoires. Dans le cadre d'une étude rétrospective de dossiers médicaux, Woodward et Bolte (1990) ont découvert un nombre élevé de patients qui avaient subi des blessures directement liées au fait qu'ils voyageaient à l'arrière d'un camion léger. D'après des témoignages anecdotiques de cliniciens canadiens, il s'agirait d'un nouveau problème de blessures.

Les collisions de véhicules constituent la principale cause de mortalité accidentelle chez les jeunes Canadiens de 15 à 19 ans. Dans ce groupe d'âge, la conduite automobile représente un moyen de transport et une activité récréative. Les jeunes conducteurs doivent acquérir un nouvel ensemble d'habiletés motrices et de prise de décision. Dans le cadre de notre recherche, nous avons donc cherché à identifier les stratégies législatives axées sur la protection des jeunes conducteurs. Les lois relatives à l'octroi graduel du permis de conduire

et aux moniteurs de conduite sont décrites dans la partie II (9.4, 9.5).

Deux études américaines seulement, effectuées dans les années 1980, traitent de l'efficacité des lois associées à la protection des jeunes conducteurs. L'une de ces études porte sur l'âge d'obtention du permis de conduire alors que l'autre traite des lois sur le couvre-feu. Ces deux sujets sont des éléments des lois relatives à l'octroi graduel du permis qui émergent au Canada. Williams, Karpf et Zador (1983) ont examiné l'âge minimal d'obtention du permis de conduire par rapport aux accidents mortels. Les auteurs postulent que toute augmentation de la limite d'âge d'obtention du permis se traduit toujours par une diminution du nombre de collisions. Cependant, des données provenant d'un État ont semblé infirmer leur hypothèse.

La seconde étude (Preusser, Williams, Zador et Blomberg, 1984) a porté sur l'incidence des lois relatives au couvre-feu sur les accidents automobiles. Au moment de leur étude, ces lois interdisaient la conduite tard le soir ou tôt le matin. L'étude a eu recours a des comparaisons de paires appariées entre les États qui ont adopté ou non des lois sur le couvre-feu. Dans quatre États ayant le couvre-feu, on note une réduction de 25 à 69 % du nombre d'accidents mettant en cause des conducteurs âgés de 16 ans. Idéalement, compte tenu des variations entre États, il serait important de déterminer quels autres facteurs auraient pu contribuer à ces résultats. Cependant, cela dépassait le champ d'application de notre étude. Une troisième étude consacrée exclusivement aux jeunes conducteurs a été effectuée par Homel (1994). Elle rapporte un résultat statistiquement significatif lié aux taux d'alcoolémie et à l'adoption d'une loi réduisant le taux limite d'alcoolémie de 0,08 à 0,05. L'étude démontre en particulier qu'un programme d'éthyloscopie au hasard et la diminution du taux limite se sont traduits par une réduction des accidents globale de 19,5 % et de 30 % durant les périodes de fêtes.

Étant donné que plusieurs provinces du Canada adoptent présentement l'octroi du permis de conduire par étapes progressives à titre d'intervention législative fondamentale, il sera particulièrement important de surveiller l'incidence de cette mesure sur les taux d'accidents avec blessures. Il sera également important de comprendre l'efficacité de chaque composante de ces lois. Cette connaissance est capitale si nous voulons comprendre les éléments qui constituent les combinaisons les plus efficaces et les autres facteurs susceptibles de contribuer à la réduction des blessures. La surveillance du taux des blessures, dans les États américains qui ont récemment aboli les limites de vitesse, ne manquera pas de fournir des renseignements utiles sur l'efficacité d'une telle législation. Le défi des chercheurs sera

évidemment de fournir des preuves de qualité. La recherche consacrée présentement à l'efficacité de la législation ne semble pas apporter de données qui dissiperaient la confusion sur certaines questions.

4.2.1 Véhicules tout terrain

Les véhicules tout terrain (VTT) ont fait leur apparition sur le marché nord-américain au début des années 1970. Selon Kitzes (1989), dans un article intitulé «ATVs - The Hidden Danger», ce type de véhicule était destiné à faire concurrence à la motoneige. Au Canada, les motoneiges et les VTT ont gagné en popularité à titre de véhicules récréatifs et de moyens de transport. Étant donné l'immensité du Canada et ses conditions climatiques extrêmes, cet engouement se comprend aisément. Cependant, ces véhicules innovateurs ont aussi créé de nouveaux risques de blessures et de décès, surtout chez les enfants et les jeunes. En nous penchant sur les textes législatifs relatifs aux VTT, nous avons voulu vérifier si la loi avait servi à bannir efficacement les VTT à trois roues. Les premiers rapports de décès et de blessures associés aux VTT à trois roues faisaient état d'une propension au retournement. Apparemment, à cause de son centre de gravité élevé, le véhicule était difficile à contrôler, surtout dans les virages. Notre recherche révèle que les VTT à trois roues n'ont pas été bannis ni soumis à des normes de sécurité particulières. Les constructeurs semblent avoir cessé volontairement de les fabriquer. Malheureusement, au Canada, des informations non scientifiques qui commencent à apparaître au sujet des VTT à quatre roues semblent indiquer qu'ils sont sécuritaires à vitesse réduite (au pas) mais qu'ils peuvent être plus dangereux que les trois roues à grande vitesse. Une étude de Stueland et Aldrich publiée en 1991 reflète cette préoccupation. Au cours d'une enquête de quatre ans durant laquelle ils ont noté des activités éducatives et législatives considérables, les auteurs ont formulé deux observations clés. Le nombre d'accidents de VTT à trois roues n'a pas diminué de façon sensible, alors que le nombre d'accidents de VTT à quatre roues a augmenté.

Il y a près de dix ans, le Comité de prévention des accidents de la Société canadienne de pédiatrie (1987) reconnaissait les dangers que les VTT à deux, à trois et à quatre roues posaient généralement aux enfants. À cette époque, Postl, Moffatt, Black et Cameron (1987) déclaraient qu'il fallait adopter des lois pour prévenir les décès causés par les VTT et qu'elles devraient inclure «l'immatriculation obligatoire, la délivrance d'un permis et des règlements de sécurité plus rigoureux» (p. 297). Kitzes indique qu'aux États-Unis les problèmes des blessures attribuables aux VTT sont rapportés par le réseau national de surveillance électronique des blessures (NEISS), qui utilise des codes

de classification de produits. Au Canada, le même type d'information relative aux produits n'est accessible que par le biais d'études et de systèmes de surveillance locaux, et grâce aux systèmes de surveillance établis par les hôpitaux - le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes (SCHIRPT), notamment. Le SCHIRPT a préparé en janvier 1996 et offre sur demande un rapport sur les blessures attribuables aux VTT chez les enfants. Les données américaines sur le sujet indiquent que les facteurs de risque associés aux enfants de moins de 16 ans et à l'usage des VTT sont la taille physique, les capacités psychomotrices et les capacités décisionnelles.

Les lois canadiennes actuelles relatives aux VTT semblent prendre ces facteurs de risque en considération en exigeant généralement le port de casques, en invoquant la responsabilité du parent ou du tuteur quand le VTT est utilisé par un mineur et en imposant une limite d'âge des conducteurs. Les lois reliées à l'utilisation de VTT se retrouvent à la partie II [9.6]. Ici encore, bien que la question des blessures ait attiré l'attention au Canada et bien que des stratégies législatives aient été adoptées en réponse à certaines préoccupations, que savons-nous de leur efficacité? Quand les changements sont volontaires, le public connaît-il et comprend-il le pourquoi de ces changements? Le public peut-il apprécier pleinement les risques associés à l'utilisation continuelle d'un produit dangereux?

4.2.2 Cyclisme

En signalant les décès attribués aux véhicules automobiles de 1986 à 1990, l'ICSI (1994) a noté qu'un pourcentage considérable de décès était dû à l'usage de la bicyclette. Les causes de décès imputables au cyclisme représentaient 16 et 20 % de tous les décès survenus à la suite d'accidents automobiles chez les enfants âgés de cinq à neuf ans et de dix à 14 ans, respectivement (ICSI). En fait d'efficacité, le port du casque cycliste est l'intervention de choix dans la réduction des décès et des blessures attribuables aux traumatismes crâniens. D'après une étude fréquemment citée traitant de l'efficacité du casque (Thompson, Rivara et Thompson, 1988), le risque de blessures peut être réduit de 78 %.

Une étude effectuée par Hatziandreu, E.J., Sacks, J.J., Brown, D., Taylor, W.R., Rosenberg, M.L. et Graham, J.D. (1995) a examiné le rapport coût-efficacité de trois programmes visant à promouvoir le port du casque cycliste chez les enfants âgés de cinq à 16 ans. Les auteurs espéraient que leurs travaux guideraient le choix de stratégies d'intervention visant à encourager le port du casque chez les enfants. Trois programmes prototypes ont donc été cernés. Des enquêtes

effectuées auprès de parents avant et après des interventions, sur place ou par téléphone, ont servi à surveiller les taux d'utilisation du casque. En déterminant trois types de programme, les chercheurs ont tenté d'établir une distinction entre les taux d'utilisation d'après le type d'interventions qui constituaient la base de ces programmes. Un seul des trois programmes examinés semblait inclure une composante législative soutenue par des contrôles d'application et des stratégies éducatives. Ce type de programme s'est traduit par les taux d'utilisation les plus élevés, soit une augmentation de 4 à 47 %. Malheureusement, plusieurs problèmes méthodologiques, notamment des méthodes pré-évaluation et post-évaluation non comparables, affaiblissent la valeur des résultats de l'étude.

Graitcer, Kellermann et Christoffel (1995) ont fourni un exposé de synthèse sur les stratégies éducatives et législatives visant à promouvoir le port du casque cycliste, et rapporté qu'aucune stratégie éducative individuelle n'avait une incidence significative sur l'augmentation de cette pratique. Ils notent que les programmes communautaires qui recourent à des stratégies multiples tendent à avoir le plus grand succès à cet égard. Cet exposé de synthèse ne cite que deux études ayant évalué les mécanismes d'application des lois relatives au port du casque cycliste. Une a été effectuée à Victoria (Australie) et l'autre dans le Maryland (É.-U.). Cette dernière étude de Dannenberg, Grelan, Berlenson, Wilson et Joffe (1993) compare les stratégies législatives et éducatives, et leur efficacité relative mesurée en fonction du port du casque, après l'adoption d'une loi ayant décrété le port obligatoire du casque. Selon Dannenberg et coll., «la loi combinée à l'éducation est plus efficace que l'éducation seule» (p. 673). Graitcer et coll. indiquent que le succès de ces mesures législatives obligatoires semble tempéré par certaines exemptions liées à l'âge, et aux difficultés que posent l'application de la loi et la poursuite des contrevenants.

Vue sous l'angle d'une analyse de rentabilité, l'efficacité des lois relatives au port du casque rapportée par Ginsberg et Silverberg (1994) est également intéressante. Cette analyse a été effectuée en Israël sur une période de cinq ans et s'appuie sur un taux de conformité de 85 %. Les auteurs de cette étude ont utilisé un certain nombre de paramètres estimatifs pour calculer les coûts-bénéfices. Ils indiquent que les coûts-bénéfices significatifs associés aux lois sur le port du casque cycliste sont suffisamment importants pour que le gouvernement d'Israël envisage de subventionner le coût des casques. Ceux qui seraient tentés de remettre en question la valeur des variables estimatives devraient aussi s'interroger sur l'économie de coûts finale, évaluée à 43,3 millions de dollars. Hu, Wesson, Parkin, Chipman et

Spence (1994) ont effectué une enquête téléphonique dans la région du Grand Toronto pour déterminer les points de vue à l'égard des lois relatives au port du casque cycliste chez les enfants. Ils font état d'un soutien solide, excepté chez les parents d'adolescents (âgés de 15 à 17 ans). En résumé, le défi consiste à augmenter les taux d'utilisation compte tenu de l'efficacité technologique évidente des casques. À ce sujet, Hu, Wesson et Parkin (1994) ont étudié les propriétaires de casques cyclistes, le port du casque et les facteurs connexes chez les enfants d'âge scolaire de la région du Grand Toronto. Ils rapportent un lien entre le revenu et l'éducation des parents, et la possession et l'utilisation des casques cyclistes - suggérant que les activités de promotion devraient viser à la fois les parents et les enfants.

Au Canada, les lois relatives au port du casque cycliste relèvent de la compétence des provinces et les agents de police sont habilités à veiller à leur application, en vertu du Code de la Route ou de la Loi sur les véhicules à moteur. Certaines lois nouvelles sur le port du casque incluent des exemptions liées à l'âge, et les stratégies d'application sont vagues ou inexistantes. On peut s'interroger sur l'efficacité d'une loi qui n'est pas assortie de stratégies d'application claires. Au Canada, nous avons augmenté nos efforts législatifs grâce à des stratégies éducatives appliquées au niveau municipal tout en recevant le soutien national d'initiatives telles que la Coalition pour le port du casque cycliste. Ce programme a pour but d'aider les collectivités à lancer et à promouvoir des campagnes encourageant le port du casque cycliste. Idéalement, ce projet et d'autres projets semblables visent à normaliser le port du casque au Canada. Malheureusement, les stratégies d'application et de surveillance qui pourraient renforcer les stratégies éducatives et législatives ne sont pas en place. Les lois relatives au port du casque cycliste sont décrites en détails dans la partie II (9.7).

Les normes de conception et de sécurité relatives aux bicyclettes sont d'autres stratégies législatives liées au cyclisme décrites en détails dans la partie II (9.8). Notre recherche indique qu'il n'existe pas de normes détaillées, mais seulement une reconnaissance que les bicyclettes devraient répondre à des critères de conception et de fonctionnement conformes à des normes de sécurité élémentaires. Nous nous attendions à une certaine uniformité des normes réglementaires relatives aux produits, mais ce ne fut pas le cas. Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que la documentation ne contienne aucun rapport sur l'efficacité des stratégies législatives.

4.3 Noyade

Dans un rapport d'étude préparé et publié par la Société canadienne de la Croix-Rouge (1994), la noyade est la seconde cause de décès chez les enfants qui commencent à marcher. Ces enfants représentent aussi la majorité des hospitalisations à la suite d'une quasi-noyade. Le rapport indique que les «risques de noyade à domicile ou à proximité du domicile constituent 53 % de tous les cas de noyade à cet âge», tandis que les autres se produisent dans «de grandes étendues d'eau telles que les lacs et les rivières» (p. 2). Le rapport souligne aussi que la plupart des dangers présents à la maison peuvent être éliminés grâce à des mesures de «protection automatique» (c.-à-d. des interventions passives) (p. 1). Comme nous l'avons dit, dans le cours normal de sa croissance et de son développement, l'enfant semble plus particulièrement exposé à certains types de blessures. Chez l'enfant qui commence à marcher, à cause de sa capacité limitée d'évaluer les dangers, la noyade présente un risque particulièrement élevé.

Pitt et Balanda (1991) ont effectué une étude qui visait à décrire l'épidémiologie de la noyade et de la quasi-noyade dans les piscines privées de Brisbane (Australie). S'appuyant sur un programme de surveillance utilisé dans les hôpitaux et sur une enquête communautaire pour décrire les clôtures de piscine, ils concluent que les barrières de protection constituaient une façon efficace de prévenir la noyade et la quasi-noyade chez les enfants. Parmi les sujets de l'étude qui ont eu accès inconscient à une piscine non clôturée, «88,9 % avaient moins de trois ans et 52,8 %, moins de deux ans» (p. 661). Les auteurs rapportent que le risque de noyade est 3,76 fois plus élevé chez les enfants qui ont accès à une piscine non protégée. Le système de clôture, appelée barrière de protection ou de confinement [isolation barrier], doit posséder deux éléments essentiels : une clôture statique et une barrière dynamique. L'étude démontre que le système de clôture doit isoler la piscine, plutôt que de délimiter le terrain où se trouve la piscine. Les auteurs indiquent aussi que la barrière est le point vulnérable du système, la technologie devenant caduque si l'on oublie de fermer la barrière. Les auteurs recommandent que l'on conçoive des systèmes de clôture automatique ou des dispositifs de fermeture à l'épreuve des enfants. Cette recommandation est également contenue dans le rapport de la Croix-Rouge sur les noyades parmi les enfants qui commencent à marcher au Canada (1994).

Dans une étude portant sur l'efficacité des lois relatives aux dispositifs de sécurité (les barrières de sécurité), Millner, Pearn et Guard (1980) ont mesuré le taux de base des noyades chez les enfants avant et après l'entrée en vigueur d'une loi adoptée à Mulgrave Shire

(Australie). Les auteurs rapportent qu'aucun enfant ne s'est noyé dans une piscine protégée pendant cette période d'étude de dix ans. Bien qu'ils ne précisent pas les stratégies d'application associées à cette loi, les auteurs suggèrent cependant que les degrés d'efficacité dépendent de la rigueur des sanctions imposées en cas d'infraction. La prise de position de Wintemute (1992) est sans équivoque à cet égard quand il déclare qu'«une loi relative à la sécurité des piscines ne peut être efficace que si l'on veille à son application» et si «l'on prévoit des sanctions crédibles en cas d'infraction» (p. 459).

Au Canada, comme on le voit dans la partie II (10.1), il existe des différences considérables quant aux règlements municipaux relatifs aux barrières de protection et à leur application. Il n'y a pas de normes claires régissant la sécurité des piscines au Canada. L'absence de normes nettement définies rend évidemment leur application problématique.

Dans un rapport d'étude spécial consacré aux noyades parmi les plaisanciers au Canada, la Société canadienne de la Croix-Rouge (1994) cite aussi la navigation de plaisance comme «une cause importante d'accidents mortels chez tous les hommes âgés de 15 ans et plus» (p. 2). Un des facteurs de risque associés à ces noyades est «le faible taux d'utilisation des dispositifs de flottaison chez les victimes» (p. 1), même parmi les non-nageurs. À la lumière de cette information, nous avons cherché à identifier les lois et la réglementation relatives à la navigation au Canada. (Voir la partie II [10.2]). Les normes de sécurité régissant les navires de grand tonnage relèvent de la compétence fédérale, alors que les normes relatives aux petites embarcations relèvent de la compétence provinciale et municipale. Il est également intéressant de noter que, bien que les petites embarcations doivent prévoir un gilet de sauvetage pour chaque passager, ces gilets n'ont pas à être approuvés par le ministère des Transports comme ils doivent l'être pour les gros navires. Nous n'avons trouvé aucun article sur l'efficacité des lois imposant le port des dispositifs de flottaison individuels.

4.4 Brûlures

Au Canada, entre 1986 et 1990, les brûlures représentaient la troisième cause de blessures mortelles chez les enfants de un à 14 ans (ICSI, 1994). La vulnérabilité de ce groupe d'âge est liée notamment aux facteurs suivants : mobilité accrue, jeu non supervisé et exposition à des activités à risque qui dépassent leurs niveaux d'habiletés. Les enfants plus âgés sont généralement moins vulnérables parce qu'ils sont plus en mesure d'évaluer les risques et de se tirer de situations dangereuses.

Nous avons étudié les lois associées à la prévention des brûlures thermiques ou chimiques, y compris les normes d'ignifugation, de construction, les normes concernant l'emballage de produits, l'étiquetage des produits dangereux, les produits caustiques, les combinaisons de produits caustiques et le contrôle des explosifs. Ces lois sont présentées dans la partie II (11.1 - 11.4) Nous avons surtout cherché à savoir si les dispositifs et procédés de sécurité comme les régulateurs de température de robinet d'eau, les détecteurs de fumée, les extincteurs automatiques à eau, l'emballage des produits caustiques et les enduits retardateurs de combustion étaient régis par la législation canadienne. En général, nous avons découvert que, plutôt que d'incorporer expressément la technologie de sécurité recommandée, la loi pertinente s'attachait à bannir ou à contrôler l'accès ou l'exposition aux agents chimiques et thermiques dangereux susceptibles d'augmenter les risques de brûlures ou d'autres accidents, les empoisonnements notamment. Par exemple, les limites d'âge associées à l'achat et à l'utilisation d'explosifs représentent une forme de restriction d'accès à un agent dangereux. Les substances contenant un élément toxique, inflammable, explosif ou corrosif peuvent également être ajoutées à une liste de produits interdits ou contrôlés.

En ce qui concerne l'efficacité des lois visant à restreindre l'accès aux agents dangereux, nous n'avons trouvé qu'une seule étude. Berger, Kalishman et Rivara (1985) rapportent qu'aux États-Unis, le taux de blessures causées par des feux d'artifice est sept fois plus élevé dans les États qui autorisent une grande variété de feux d'artifice que dans ceux qui en limitent l'accès.

La documentation parle peu de l'efficacité des lois liées à la technologie de sécurité. Langley et McLoughlin (1988), évaluant l'efficacité d'une loi sur les vêtements de nuit pour enfants en Nouvelle-Zélande, adoptée en 1977, ont étudié si elle était liée à une réduction des blessures infantiles associés aux vêtements de nuit. Ils n'ont pu conclure que la loi avait eu une incidence significative sur les taux de blessures thermiques. Ils ont cependant noté une tendance à la baisse dans les taux de blessures thermiques impliquant des vêtements de nuit. Leur évaluation est compliquée par plusieurs variables imprévues. Ils se sont heurtés à des erreurs de catégorisation de données sur les circonstances associées aux brûlures et à des données qui ne précisaient pas si les vêtements de nuit avaient été achetés ou faits à la maison. Malgré ces limites, les chercheurs ont clairement indiqué les avantages qu'ils avaient pu noter au terme du processus d'évaluation. Par exemple, une enquête portant sur les pratiques domestiques de couture a été entreprise et les résultats indiquent que

44 % des mères interrogées avaient soit cousu elles-mêmes les vêtements de nuit de leurs enfants ou reçu ces vêtements cousus par d'autres en cadeau. Les renseignements recueillis grâce à cette enquête montrent aussi que les mères étaient mal informées des propriétés inflammables de divers tissus. En général, les spécialistes des vêtements ne savaient pas non plus reconnaître la composition des tissus utilisés dans la confection des vêtements de nuit et le personnel des ventes connaissait mal les caractéristiques des tissus à cet égard. Bien que Langley et McLoughlin n'aient pas abordé la façon dont le public décode les étiquettes, ils notent qu'il s'agit peut-être là d'un secteur problématique. Les résultats de leur enquête semblent corroborer les problèmes soulevés par Abraham, Mischutin et Newman (1990) dans le Trial Lawyers Quarterly au sujet des agents ignifuges. Ils indiquent que dans l'industrie textile, la classification des vêtements de nuit n'est pas clairement établie et que les règlements en vigueur ne contiennent pas de dispositions qui assureraient un essai approprié de tous les produits potentiellement dangereux. Dans leurs conclusions, Langley et McLoughlin soulignent que «l'incidence de la législation sera probablement limitée par le fait que le public et le personnel des ventes ne connaissent pas les propriétés inflammables des tissus» (p. 439) et que les pratiques d'étiquetage inadéquates contribuent à la confusion.

Au Canada, on estime généralement que les normes d'ignifugation relatives aux vêtements de nuit pour enfants, couvertes par la *Loi sur les produits dangereux*, ont contribué à une réduction significative des décès et des blessures associées aux brûlures chez les enfants. Malheureusement, les données fournies par les cliniciens indiquent que nous ne disposons peut-être pas des preuves qui permettraient d'établir un lien entre les normes dictées par la loi et une diminution du nombre de brûlures. Auparavant, les services des grands brûlés traitaient environ 20 cas par an. Suite à l'adoption des normes d'ignifugation, ce chiffre est tombé à un seul cas grave par an. C'est pourquoi certains services ont cessé de recueillir des données sur ce problème.

En ce qui touche à la loi et à son efficacité dans la prévention des brûlures causées par l'eau du robinet, Erdmann, Feldman, Rivara, Heimbach et Wall (1991) ont examiné le nombre d'hospitalisation avant et après l'adoption d'une loi exigeant que les nouveaux chauffe-eau soient préréglés à 49 0C, à Seattle (Washington, É.-U.). Les auteurs rapportent que cinq ans plus tard, le nombre d'hospitalisations des victimes de brûlures est tombé de 5,5 à 2,4 par an. Les auteurs indiquent aussi que l'application de la loi a permis d'augmenter le nombre de maisons munies de chauffe-eau préréglés, bien plus

efficacement qu'aurait pu le faire une simple campagne éducative. Une fois de plus, cette conclusion soutient le principe directeur de la prévention des blessures selon lequel des stratégies combinées de prévention peuvent probablement réduire le nombre de blessures non intentionnelles bien mieux que les stratégies individuelles.

4.5 Empoisonnements

Quand on sait que les enfants n'ont pas le discernement nécessaire pour reconnaître que les médicaments sont dangereux et que les plantes d'appartement peuvent être toxiques, on comprend aisément leur vulnérabilité aux empoisonnements. D'après les données d'hospitalisation canadiennes portant sur les enfants âgés de moins d'un an en 1989 et 1990, les empoisonnements constituent la seconde cause d'hospitalisation. Parmi les enfants d'un à quatre ans, 18 % de toutes les hospitalisations sont dues aux empoisonnements (ICSI, 1994). Dans une analyse portant sur les enfants victimes d'accidents domestiques à Toronto, Hu, Wesson et Kenney (1993) indiquent aussi que les enfants d'un à quatre ans sont les plus vulnérables aux empoisonnements.

Les emballages de sécurité pour enfants conçus pour prévenir les empoisonnements, constituent une technologie de sécurité éprouvée. Nous avons donc entamé notre travail en cherchant les données relatives à l'emballage des produits, puis nous avons examiné l'étiquetage des produits dangereux et les pratiques de distribution des produits pharmaceutiques. Les résultats de notre recherche sont présentés dans la partie II (12.1).

Une des deux études américaines traitant de l'efficacité des lois et des emballages de sécurité pour enfants est rapportée par Clark et Walton (1979). Ils ont effectué une analyse des données fournies par des centres antipoison et le Centre national de statistiques sanitaires (NCHS), après que des emballages de sécurité eurent été requis avec l'adoption de la Poison Prevention Packaging Act de 1970. Ils ont axé leur étude sur le nombre d'ingestions de comprimés d'aspirine pour bébés et pour adultes. Ils estiment que les emballages de sécurité réduisent de 45 à 55 % les ingestions d'aspirines pour bébé, et de 40 à 45 % les ingestions d'aspirine pour adultes. Ils indiquent de plus que la mise en marché de contenants plus petits est probablement un facteur déterminant à cet égard. La seconde étude est rapportée par Walton (1982). Walton a également étudié l'efficacité de la technologie de sécurité au moyen d'une analyse effectuée avant et après l'adoption d'une loi. Il a examiné l'ingestion de 15 substances réglementées à l'intention des enfants de moins de cinq ans. L'étude utilise des données du National Electronic Injury Surveillance System et du

NCHS. Comme pour la première étude, on note un déclin des taux d'ingestion. Walton estime aussi que 200 000 empoisonnements accidentels ont ainsi été évités aux États-Unis sur une période de cinq ans.

Une étude intéressante portant sur la technologie de sécurité elle-même est rapportée par Cudney et Hunter (1992). Elle examine la nécessité de repenser l'emballage des médicaments, étant donné que les personnes âgées ont de la difficulté à ouvrir les emballages à l'épreuve des enfants. Cette difficulté pose de nouveaux risques, les personnes âgées pouvant demander que l'on ne dispense pas leurs médicaments dans ce type d'emballage. Au Canada, des informations non scientifiques suggèrent que certains accidents surviennent au domicile des grands-parents qui laissent parfois des flacons de médicaments ouverts, à la portée des enfants venus en visite. Cudney et Hunter avaient pour objectif d'étudier la possibilité d'améliorer la conception des contenants pour résoudre les problèmes éprouvés par les personnes âgées tout en assurant la sécurité des enfants. Les chercheurs ont tenu compte des aptitudes cognitives et physiques, ainsi que des troubles de la vue, et ont mis à l'essai des emballages prototypes à l'épreuve des enfants. Leurs témoignages suggèrent que les concepteurs d'emballage devraient exploiter les différences cognitives plutôt les différences de force et d'habileté entre adultes et enfants.

4.6 Chutes

L'exploration de nouveaux territoires et la participation à des activités nouvelles viennent naturellement aux enfants, quel que soit leur âge. Malheureusement, les chutes sont parfois le résultat de certaines de ces explorations. Selon les estimations, 30 % des blessures subies par les enfants et les jeunes arrivent à domicile et 20 % environ sur les terrains de jeux. Nous avons donc axé notre recherche sur les dangers inhérents à ces milieux (ICSI, 1994). Compte tenu du fait que les chutes varient en fonction de l'âge, nous avons exploré diverses questions. Nous avons notamment examiné les marchettes pour bébé, les normes des terrains de jeux, les normes de construction appliquées à l'aménagement intérieur (p. ex., cages d'escalier, surfaces, éclairage) qui pourraient poser des risques liés à l'environnement, et les lois relatives aux escaliers roulants. Vous en trouverez les détails à la section II (13.1 - 13.4).

Les marchettes pour bébé, ainsi que le déclare l'American Journal of Diseases of Children (anonyme, 1991), *«sont utilisées par bon nombre de parents pour leur utilité pratique : parce qu'elles gardent les enfants occupés»* (p. 933). Malheureusement, d'après l'American Medical Association, les marchettes n'encouragent pas l'enfant à

marcher. Les blessures associées à l'usage des marchettes sont souvent dues à l'inattention des parents, et peut-être au sentiment de sécurité trompeur que le produit semble procurer. Dans certains cas, les enfants assis dans les marchettes basculent dans les cages d'escaliers. Au Canada, la fabrication de ce produit a été volontairement abolie. Cette mesure ne protège toutefois pas les enfants des parents non avertis qui reçoivent cet article en cadeau ou qui l'achètent à l'extérieur du Canada.

En ce qui touche aux normes relatives aux terrains de jeux, Lesage, Robitaille, Dorval et Beaulne (1993) indiquent que *«les chutes représentent 74 % de tous les accidents survenus dans les terrains de jeux»* à Montréal (p.4). Comme les auteurs le soulignent, *«bien que le matériel des terrains de jeux soit conçu pour promouvoir le développement de l'enfant, il peut aussi donner lieu à des accidents»* (p.4). Les terrains de jeux ne font pas l'objet de disposition législative particulière. Essentiellement, il incombe aux municipalités d'interpréter les normes de l'Association canadienne de normalisation (ACNOR) et d'assumer une responsabilité volontaire dans les secteurs qui suscitent un intérêt ou des préoccupations particulières. Suite à une étude intitulée Study of the Conformity of Children's Playspaces and Equipment to Voluntary Canadian Standard CSA Z614-M90 (Lesage, Robitaille, Dorval et Beaulne) effectuée en 1993, un instrument a été élaboré pour aider les municipalités à appliquer des normes relatives aux terrains de jeux. Les acheteurs d'équipement de terrain de jeux sont encouragés à rechercher des produits qui respectent les normes de l'American Society for Testing and Materials (ASTM).

Les escaliers roulants sont une autre source de préoccupation nouvelle, ainsi que l'indiquent des informations non scientifiques. Certains accidents se produisent avec des poussettes d'enfants, quand des enfants sont happés par des éléments mobiles ou ne parviennent pas à maintenir leur équilibre. Bien qu'il existe des exigences et des normes nationales précises au sujet des escaliers roulants, les accidents continuent de se produire. Il est intéressant de noter que ces normes ne prévoient pas une durée de vie limite pour les escaliers roulants.

Dans le cadre de notre recherche documentaire, nous n'avons rien trouvé sur l'efficacité des lois à ce sujet.

5.0 ALLONS DE L'AVANT

Cet exercice de recherche nous a donné une possibilité inespérée de constater ce que contient la législation canadienne en matière de prévention des blessures. Il était intéressant de découvrir tout ce qui se fait présentement et de comprendre la somme d'efforts investis dans ce domaine. Dans la perspective des chercheurs, cependant, découvrir et comprendre les lois et le processus législatif requiert du temps, de la patience et la volonté d'emprunter des chemins très ardus.

Les lois sur la prévention des blessures semblent relever de nombreux domaines intéressants. Malgré l'assistance d'une personne qui bénéficiait d'une formation de base en recherche juridique, la détermination des lois et des règlements pertinents a posé quelques défis. Étant donné qu'il n'existe aucune publication exhaustive décrivant les textes législatifs publiés, notre processus de recherche a consisté à parcourir systématiquement les statuts et à recourir à des personnes-ressources clés qui connaissent bien la législation et ses effets. Ces personnes ne nous ont pas seulement aidés à repérer les textes pertinents, mais aussi à en comprendre le contenu. Le langage juridique n'est pas particulièrement accessible. Quelqu'un qui s'intéresse aux activités de prévention des blessures associées à la législation ne doit pas s'attendre à les trouver rapportées et décrites systématiquement dans les textes législatifs.

L'information relative aux changements volontaires, qui fournit des détails importants sur de nouveaux problèmes de blessures, représente une source d'information précieuse. Ces changements ne sont cependant pas reflétés dans les textes législatifs. Ceci s'explique par le fait que dans l'élaboration des politiques publiques les changements volontaires précèdent le recours au processus législatif et ne sont donc pas relevés dans les publications législatives. Il faut également noter que l'expression «changement volontaire» ne signifie pas nécessairement que le changement se produit au terme d'un consensus atteint rapidement et facilement dans le système. Tout changement, même volontaire, peut exiger un investissement considérable de temps et de ressources. Pour avoir accès aux renseignements sur les changements volontaires, il faut généralement communiquer avec des personnes-ressources clés. Malheureusement sans un réseau de contacts, ce type de données devient obscur au sein du système. Cet aspect du processus de recherche démontre à quel point il est important d'établir des réseaux de communication entre les disciplines qui participent à la prévention des blessures. Sans ce réseau, les perspectives instructives concernant les politiques publiques et la fabrication se perdent dans un dédale législatif.

Les Résumés de l'étude d'impact de la réglementation, décrits dans la partie II (7.0), fournissent aussi un cadre d'information qui permet de comprendre comment les politiques publiques peuvent être influencées. Ces résumés contiennent des renseignements sur les stratégies législatives et dévoilent ce qui les motive. Il est intéressant de noter que l'information contenue dans les Résumés est fondée sur une gamme de variables sociales, économiques, politiques, juridiques et sanitaires. Celles-ci ont été déterminées dans le contexte gouvernemental ainsi que le décrivent Doern et Phidd (1983). Il semblerait que les intervenants qui participent à la prévention des blessures en dehors du gouvernement pourraient bénéficier du recours systématique à de tels cadres.

La recherche documentaire s'est également révélée très instructive. Comme nous l'avons mentionné auparavant, il existe relativement peu d'articles sur l'efficacité des interventions législatives, surtout dans le contexte canadien. Cela signifie-t-il que nous nous sommes appuyés exclusivement sur l'expérience de recherche des autres? Peut-on prétendre avoir atteint le même niveau d'efficacité législative au Canada que dans les pays dont parlent les chercheurs?

Bien que les articles aient été rares, deux thèmes en ressortent. En premier lieu, les lois assorties de stratégies d'application sont plus susceptibles d'aboutir que celles qui en sont dépourvues. Secondement, l'efficacité des stratégies de prévention des blessures régies par la loi augmente quand elles sont combinées à d'autres stratégies. Ces thèmes sont conformes aux principes de prévention des blessures qui émergent des progrès de la connaissance dans ce domaine, et il semblerait qu'ils résistent à l'épreuve du temps. Comment pouvons-nous mettre à profit les leçons du passé pour aller de l'avant, vers de nouveaux progrès décisifs dans la prévention des blessures?

L'échelle d'efficacité, élaborée à partir des travaux de Haddon sur la définition des interventions passives et actives, a eu l'effet imprévu d'envoyer les personnes qui oeuvrent dans le domaine dans des directions différentes, et parfois isolées. En dernière analyse, on ne peut que se demander à quel point l'évolution des connaissances associées à chaque type de stratégie d'intervention a été réprimée. Cependant, durant les années 1980 et 1990, une certaine appréciation a commencé à se manifester, dans le domaine, pour les combinaisons de stratégies d'intervention. Cette appréciation marque une étape décisive. On est en voie d'en finir avec *«les différends portant sur les solutions les plus efficaces, ou plus précisément sur le bon dosage d'interventions éducatives, juridiques et techniques»* (Gielen, 1992, p. 204). Pour reprendre les propos de Wintemute (1992), *«l'avenir est*

riche en possibilités» (p.463); et nous avons besoin de travailler et de bien planifier pour nous y préparer. Comme nous l'avons indiqué dans la préface, notre projet visait à combler un manque dans le champ de connaissances dont a besoin le secteur de la prévention des blessures. Ce projet a eu pour résultat, cependant, de révéler des lacunes considérables à cet égard. Il faudra notamment :

- **Connaître les lois qui existent dans chaque province et territoire en matière de prévention des blessures;**
- **Surveiller les lois et leur impact au fil du temps;**
- **Acquérir des connaissances sur les stratégies d'application et les mesures qui permettront de les maximiser;**
- **Relever nos succès et nos échecs législatifs afin de comprendre quelle est la meilleure façon de défendre nos intérêts et d'influencer les politiques publiques;**
- **Effectuer des revues systématiques de la documentation pour augmenter notre savoir sur les stratégies efficaces de prévention des blessures;**
- **Examiner si nous avons au Canada un problème important d'articles non publiés «oubliés sur les tablettes» et pourquoi;**
- **Établir des mécanismes viables destinés à soutenir la dissémination de notre recherche;**
- **S'interroger sur l'absence de normes dans d'importants secteurs de préoccupation.**

Peut-être pouvons-nous commencer à évoluer vers des progrès décisifs en effectuant des travaux de recherche qui permettront de répondre à ces questions fondamentales dans la prévention des blessures :

- **À quel point notre législation est-elle efficace?**
- **Quelle est la combinaison de stratégies d'intervention la plus efficace?**
- **Savons-nous quelles sont les stratégies éducatives et les mesures d'application qui contribueront aux taux de conformité et d'utilisation les plus élevés?**
- **Avons-nous le fonds de recherche nécessaire pour soutenir l'élaboration de politiques publiques efficaces?**

Comme Wintemute (1992) l'a dit, *«la recherche sert de substrat aux politiques publiques informées»* (p. 463). Alors que l'adoption des politiques publiques aide à formaliser un comportement et une norme sociale voulus (Sleet, 1987), il est également important de ne pas perdre de vue l'éducation qui *«joue un rôle déterminant dans*

l'élaboration (...) et le respect» des politiques publiques (Towner, 1995, p. 56). L'application généralisée de la loi et une forte motivation, morale ou autre, d'obéir à la loi influent aussi sur la façon dont la loi est respectée (Christoffel, 1989). Ces concepts contribuent à illustrer le lien inextricable qui unit les stratégies de prévention des blessures. À l'aube du nouveau millénaire, nos progrès dépendront peut-être de notre capacité de combiner les stratégies d'intervention et d'améliorer nos connaissances sur les effets synergétiques.

6.0 RÉFÉRENCES

Abraham, C. J., Mischutin, V., & Newman, M. (1990). Flammable fabrics: New standards for populations at risk. Trial Lawyers Quarterly, 21(1), 43-55.

Accident Prevention Committee of the Canadian Paediatric Society (1987). Two-, three- and four-wheel unlicensed off-road vehicles. Canadian Medical Association Journal, 136, 119-20.

Agran, P. F. Dunkle, D. E., & Winn, D. G. (1987). Effects of legislation on motor vehicle injuries to children. American Journal of Diseases of Children, 141, 959-964.

Anonymous (1991). Use of infant walkers. American Journal of Diseases of Children, 145(8), 933-4.

Berger, L. R., Kalishman, S., & Rivara, F. P. (1985). Injuries from fireworks. Pediatrics, 75(5), 877-82.

Canadian Institute of Child Health (1994). The Health of Canada's Children: A CICH Profile (2nd ed.). Ottawa, Ontario: Canadian Institute of Child Health.

Canadian Institute of Child Health et Canadian Association of Paediatric Hospitals (1994). Directory of Canadian programs and researchers : Child/youth injury prevention. Ottawa, Ontario: Canadian Institute of Child Health.

Canadian Red Cross Society (1994). *Drownings among 1 to 4 year-old children in Canada: A high risk group for water-related fatalities* [Summary of Report]. Ottawa, Ontario: The Canadian Red Cross Society.

Canadian Red Cross Society (1994). *Drownings among recreational boaters in Canada: A problem of male adults in small powerboats and canoes* [Summary of Report]. Ottawa, Ontario: The Canadian Red Cross Society.

Christoffel, T. (1989). The role of law in reducing injury. Law, Medicine and Health Care, 17(1), 7-15.

Clarke, A., & Walton, W. W. (1979). Effect of safety packaging on Aspirin ingestion by children. Pediatrics, 63(5), 687-693.

Council on Scientific Affairs (1987). Preventing death and injury from fires with automatic sprinklers and smoke detectors. Journal of the American Medical Association, 257(12), 1618-1620.

Cudney, S. A., & Hunter, M. M. (1992). Danger! Grandparent's drugs may be lethal to children. Geriatric Nursing, 222-224.

Dannenberg A. L., Grelan, A. C., Berlenson, P. L., Wilson, M. H., & Joffe, A. (1993). Bicycle helmet laws and educatinal campaigns: An evaluation of strategies to increase children's helmet use. American Journal of Public Health, 83(5), 667-674.

Decker, M. D., Dewey, M. J., Hutcheson, R. H., & Schaffner, W. (1984). The use and efficacy of child restraint devices. Journal of the American Medical Association, 252(18), 2571-2575.

Doern, G. & Phidd, R. (1983). Canadian public policy - ideas, structure, processes. Agincourt, Ontario: Methuen Publications.

Erdmann, T. C., Feldman, K. W., Rivara, F. P, Heimbach, D. M., & Wall H. (1991). Tap water burn prevention: The effect of legislation. Pediatrics, 88(3), 572-577.

Flobecker, P., Ottoson, J., Johansson, L., Hietala, M., Gezelius, L., & Erikson, A. (1993). Accidental deaths from asphyxia: A 10-year retrospective study from Sweden. The American Journal of Forensic Medicine and Pathology, 14(1), 74-79.

Garrettson, L. K., & Gallagher, S. S. (1995). Falls in children and youth. Pediatric Clinics of North America, 32(1), 153-163.

Gielen, A. C. (1992). Health education and injury-control: Integrating approaches. Health Education Quarterly, 19(2), 203-218.

Ginsberg, G. M., & Silverberg, D. S. (1994). A cost-benefit analysis of legislation for bicycle safety helmets in Israel. American Journal of Public Health, 84(4), 653-656.

Gordon, J. E. (1949). The epidemiology of accidents. American Journal of Public Health, 3, 504-515.

Graitcer, P. L., Kellerman, A. L., & Christoffel, T. (1995). A review of educational and legislative strategies to promote bicycle helmets. Injury Prevention, 1, 122-129.

Haddon, W. (1972). A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity. Journal of Trauma, 12(3), 193-207.

Haddon, W. (1980). Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy. Public Health Reporter, 95, 411-421.

Haddon W., & Baker, S. P. (1981). Injury-control. In D. Clarke, & B. MacMahon (Eds.), Preventive and community medicine, Boston: Little Brown.

Haddon, W. & Goddard, J. (1962). An analysis of highway safety strategies. Passenger car design and higway safety (pp. 6-11). New-York: Association for the Aid of Crippled Children and Consumers Union of New-York.

Hatziandreu, E. J., Sacks, J. J., Brown, D., Taylor, W. R., Rosenberg, M. L. & Graham, J. D. (1995). The cost effectiveness of three programs to increase use of bicycle helmets among children. Public Health Reports, 110(3), 251-259.

Homel, R. (1994). Drink-driving law enforcement and the legal blood alcohol limits in New South Wales. Accident Analysis and Prevention, 26(2), 147-155.

Hu, X., Wesson, D., & Kenney, B. (1993). Home injuries to children. Canadian Journal of Public Health, 84(3), 155-158.

Hu, X., Wesson, D. E., Parkin, P. C. Chipman, M. L., & Spence, L. J. (1994). Current bicycle helmet ownership, use and related factors among school aged children in Metropolitan Toronto. Canadian Journal of Public Health, 85(2), 121-124.

King, W. D., & Palmisano, P. A. (1989). Ingestion of prescription drugs by children: An epidemiologic study. Southern Medical Journal, 82(12), 1468-1478.

Kitzes, W. F. (1989). ATV's - the hidden danger. Law, Medicine & Health Care, 17(1), 86-93.

Langley, J., & McLoughlin, E. (1988). Difficulties and bonuses of evaluation: Evaluating New Zealand's Children's Nightclothes Act 1977. Burns, 14(6), 435-439.

Lesage, D., Robitaille, Y., Dorval, D., & Beaulne, G. (1993). Study of the conformity of children's playspaces and equipment to voluntary Canadian Standard CSA Z614-M90 [Summary of Research Results]. Montréal, Québec : Service de santé publique, Hôpital Général de Montréal.

Margolis, L. H., Wagenaar, A. C., & Liu, W. (1988). The effects of a mandatory child restraint law on injuries requiring hospitalization. American Journal of Diseases of Children, 142, 1099-1103.

Millner, N., Pearn, J., & Guard, R. (1980). Will fenced pools save lives? The Medical Journal of Australia, 510-511.

Mosenthal, A., Livingston, D., Elcavage, J., Merritt, S., & Stucker, S. (1995). Falls: Epidemiology and strategies for prevention. Journal of Trauma: Injury, Infection, and Critical Care, 38(5), 753-756.

National Centre for Injury Prevention and Control (1995). Injury control recommendations for bicycle helmets. Journal of School Health, 65(4), 133-139.

National Committee for Injury Prevention and Control (1989). Injury prevention: Meeting the challenge. New York: Oxford University Press.

Ontario Public Health Association (1992). Priority themes for injury prevention in Ontario. Toronto: OPHA.

Pitt, W. R., & Balanda, K. P. (1991). Childhood drowning and near-drowning in Brisbane: The contribution of domestic pools. Medical Journal of Australia, 154, 661-665.

Postl, B., Moffatt, M., Black, G., & Cameron, C. (1987). Injuries and deaths associated with off-road recreational vehicles among children in Manitoba. Canadian Medical Association Journal, 137, 297-300.

Preusser, D. F., Williams, A. F., Zador, P. L., & Blomberg, R. D. (1984). The effects of curfew laws on motor vehicle crashes. Law and Policy, 6(1), 115-128.

Rivara, F. P. (1995). Developmental and behavioral issues in childhood injury prevention. Journal of Developmental and Behavioral Pediatrics, 16(5), 362-370.

Robitaille, Y., Legault, J., Abbey, H., & Pless, B. (1990). Evaluation of an infant car seat program in a low income community. American Journal of Diseases of Children, 141, 74-78.

Saufaçon, G., & Bouchard, L. M. (1995). Survey of Canadian Poison Control Centres : Questionnaire on a selection of substances and products (medication, cosmetic). Montmagny, Québec : Comité de prévention des traumatismes du Québec.

Sleet, D. (1987). Motor vehicle trauma and safety belt use in the context of public health priorities. Journal of Trauma, 27, 695-702.

Stueland, D. & Aldrich, R. (1991). All-terrain vehicle injuries in central Wisconsin: A continuing problem. Wisconsin Medical Journal, 90(5), 275-278.

Thompson, R. S., Rivara, F. P., & Thompson, D. C. (1988). Prevention of head injury by bicycle helmets: A field study of efficacy. American Journal of Diseases of Children, 142, 386.

Towner, E. (1995). The role of health and education in childhood injury prevention. Injury Prevention, 1(1), 53-58.

Walton, W. W. (1982). An evaluation of the Poison Prevention Packaging Act. Pediatrics, 69(3), 363-370.

Williams, A. F., Karpf, R. S., & Zador, P. L. (1983). Variations in minimum licensing age and fatal motor vehicle crashes. American Journal of Public Health, 73(12), 1401-1403.

Wintemute, G. (1992). From research to public policy: The prevention of motor vehicle injuries, childhood drownings, and firearm violence. American Journal of Health Promotion, 6(6), 451-464.

Woodward, G. A., & Bolte, R. C. (1990). Children riding in the back of pickup trucks: A neglected safety issue. Pediatrics, 86(5), 683-691.

Partie II Mesures législatives établies pour prévenir les blessures non intentionnelles chez les enfants et les jeunes (0 à 19 ans)

7.0 TERMINOLOGIE JURIDIQUE

Il existe onze corps législatifs souverains au Canada. L'un d'eux est le Parlement du Canada, et les autres sont les assemblées législatives provinciales. En vertu des dispositions de la *Loi constitutionnelle du Canada*, chacun a l'autorité législative d'adopter des lois, mais la compétence législative de chacun est toutefois expressément limitée à certaines catégories de questions (Gall, 1983, p. 31).

Ces textes législatifs sont édictés sous forme de statuts ou de lois, et constituent la législation principale. Les territoires du Canada ont aussi une législation principale, mais la *Loi constitutionnelle* place ces régions sous l'autorité du Parlement. Les territoires sont subordonnés au Parlement au même titre que les municipalités sont subordonnées à la législation provinciale. Les territoires ont leur propre structure et législation, mais ils sont responsables en dernier ressort devant le Parlement, ce qui n'est pas le cas des provinces.

La législation subordonnée ou par délégation est adoptée par une personne, un corps ou un tribunal, subordonné au corps législatif souverain ... en bref, la législation adoptée par le corps législatif souverain édicte la législation régissante, et en vertu de cette législation régissante, l'autorité est conférée à un corps subordonné ou délégué d'adopter les règlements, les décrets en conseil, les règlements administratifs, les ordonnances, les règles, les textes réglementaires et autres (Gall, 1983, p. 31).

Par exemple, la législation provinciale et territoriale donne aux municipalités l'autorité d'édicter des règlements dans le cadre des limites qu'elle établit.

Ce projet de recherche est axé sur trois sources de législation, qui peuvent être définies comme suit :

- **Loi** - Loi écrite, officiellement adoptée soit par le Parlement fédéral soit par une assemblée législative provinciale. (Gibson et Murphy, 1984, p. 685).
- **Règlement** - Règle stipulée sous l'autorité d'un statut par le ministère responsable de son application. Bien que ce processus juridique soit fréquemment utilisé, l'observation volontaire de la loi est l'approche que le gouvernement préfère pour promouvoir l'utilisation sécuritaire des produits. Ainsi, les fabricants sont en général favorables au changement et aucun fabricant n'en tire de gains économiques (Gibson et Murphy, 1984, p. 697).
- **Règlement ou arrêté (municipal)** - Acte juridique écrit officiellement adopté par une municipalité (Gibson et Murphy, 1984, p. 686).

Les projets de lois et les modifications proposées aux lois existantes sont présentés au Parlement et aux assemblées législatives sous forme de bill ou projet de loi par un membre du Cabinet ou un simple député.

- **Projet de loi (ou bill)** - Proposition de loi présentée au Parlement ou à une assemblée législative. Une fois adopté, le projet de loi se transforme en loi (statut) (MacEllven, 1986, p. 393).
- **Projet de loi (émanant d'un député)** - Proposition de loi proposée par un député qui ne fait pas partie du cabinet [c.-à-d. un simple député ou un membre de l'Opposition].

La législation est dynamique et évolue régulièrement. Par exemple, plusieurs provinces et territoires adoptent, examinent, proposent ou modifient actuellement les lois relatives au port du casque cycliste, et ils peuvent choisir d'intervenir ou pas quand leurs assemblées respectives siègent. Il ne serait pas particulièrement utile de donner la liste des lois en vigueur, étant donné qu'elles peuvent être modifiées en tout temps. Comme nous l'avons dit précédemment, les domaines de compétence des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux sont assez clairement délimités. (Consulter l'Annexe C; Exemples de mesures législatives par compétence.) Il est donc nécessaire de revoir les lois fédérales, provinciales et territoriales. Chaque niveau de gouvernement a ses propres statuts, qui sont publiés et reliés en volumes appelés Lois révisées ou Statuts révisés. Les Règlements qui

incluent des renseignements sur la façon dont les statuts, y compris les normes et essais, sont appliqués sont également publiés sous forme de volumes appelés Règlements.

Les modifications aux Lois fédérales et aux réglementations sont faites pendant les délibérations du Parlement ou des assemblées législatives. Une publication officielle, la Gazette du Canada sert à communiquer les modifications et les règlements proposés (Gazette du Canada, Partie I), les modifications apportées aux règlements (Gazette du Canada, Partie II) et les nouvelles lois et lois modifiées (Gazette du Canada, Partie III). Les modifications proposées sont publiées pour donner au public et aux parties intéressées la chance de réagir avant que les changements ne soient apportés. La Gazette du Canada, Partie I est encore plus largement diffusée depuis l'adoption de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) et de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA).

Les changements proposés aux règlements sont présentés dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, qui inclut la description du changement proposé, l'analyse des avantages et des coûts, la consultation entreprise et le mécanisme d'observation à prévoir. Les personnes qui étudient les avantages et les coûts considèrent : a) le coût économique (aux fabricants, aux distributeurs, aux détaillants et aux consommateurs - changements de conception ou d'emballage des produits); b) l'avantage économique (aux fabricants, aux distributeurs, aux détaillants et aux consommateurs ainsi que dans la réduction des coûts attribuables aux blessures); et c) les avantages sociaux (p. ex., diminution des risques de blessures). Le coût des changements recommandés et les avantages escomptés en terme de sécurité publique doivent être évalués et comparés avant que la mise en oeuvre des modifications proposées ne soit considérée.

Mesures législatives établies pour prévenir les blessures non intentionnelles chez les enfants et les jeunes

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

8.0
SUFFOCATION
STRANGULATION

8.1
Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Loi sur les produits dangereux

Qui est responsable?

Administration fédérale

- Santé Canada

Quel est le but de la loi?

Cette loi a pour but de réglementer la vente, l'importation et la publicité de produits potentiellement dangereux.

Quel est le champ d'application de la loi?

Selon la *Loi sur les produits dangereux* (Canada) art. 6(1)(b), le gouverneur en conseil peut, par décret, ajouter à l'Annexe des produits interdits ou contrôlés tout produit destiné au foyer, au jardin ou à l'usage personnel, utilisé dans des activités sportives ou récréatives, comme équipement de sauvetage ou comme jouet, jeu ou équipement, et dont il est convaincu qu'ils présentent ou présenteront vraisemblablement un danger pour la santé ou la sécurité publiques.

La Loi inclut deux annexes. L' Annexe I est divisée en deux parties : la partie I concerne les produits de consommation et consiste elle-même en deux parties : les produits contenus dans la partie I, comme l'indique l'Annexe, sont les produits dont la publicité, la vente ou l'importation sont interdites au Canada; tandis que les produits contenus dans la Partie II peuvent être vendus s'ils répondent aux exigences de la Loi. Tout produit peut être ajouté à l'une ou l'autre liste s'il est convenu que le produit ou la substance est dangereux ou pourrait être dangereux pour la santé et la sécurité du public. Les

règlements qui accompagnent la Loi précisent dans quelles circonstances et à quelles conditions la publicité, la vente ou l'importation des produits dangereux sont permises, ainsi que les attributions des inspecteurs et analystes, et les procédures utilisées pour effectuer les enquêtes. Certains produits sont carrément bannis alors que d'autres sont réglementés. Les produits ménagers comme les stores miniatures de plastique fabriqués avec du plomb peuvent être bannis (volontairement ou par décret), réglementés ou utilisés en respectant des recommandations sur l'usage précises. Santé Canada détermine si les risques éventuels touchent tous les utilisateurs ou seulement un nombre restreint. Dans le cas des stores, les risques touchent les jeunes enfants qui ont tendance à se mettre les mains dans la bouche et les enfants à naître. Une recommandation a été faite aux parents d'enlever les stores pendant que les manufacturiers remplaçaient rapidement les stores fabriqués avec du plomb par un produit qui ne l'était pas. Cette action volontaire, de concert avec les recommandations d'usage, sert à réduire les risques reliés à l'utilisation de produits ménagers. Les modalités et les conditions rattachées à l'utilisation de certains produits sont souvent transmises par le biais d'activités de promotion de la santé. Par exemple, Santé Canada transmet cette information aux gens qui prévoient acheter des articles comme des berceaux et des jouets dans des ventes de garage.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Santé Canada emploie des inspecteurs qui appliquent des mécanismes de surveillance comme des inspections gouvernementales ainsi que des interventions à la suite de commentaires et de plaintes de la part des consommateurs et du secteur privé. Ils travaillent en étroite collaboration, mais pas exclusivement, avec les fabricants et les importateurs afin de prévenir les infractions à la Loi.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Santé Canada prend des mesures en ce qui concerne les décès et les blessures associés aux produits ménagers ainsi que les préoccupations exprimées par le public, les agences et institutions. Plusieurs de ces problèmes sont causés par une défaillance du produit plutôt que par des questions de sécurité inhérentes. Lorsqu'il est déterminé que les préoccupations sont fondées sur la conception du produit, on exige des rappels ou des modifications. On invite alors les membres de l'industrie à modifier volontairement les produits dangereux ou à les retirer du marché. Le processus de détermination des mesures volontaires est variable et peut prendre environ un an. S'il n'aboutit

pas, on procède en vue de réglementer le produit. Cette démarche inclut un Résumé de l'étude d'impact de la réglementation[1], où diverses solutions de rechange sont considérées au terme d'un processus de consultation avec les parties intéressées, une analyse des coûts-bénéfices et la rédaction des modifications proposées en bonne et due forme. Ces modifications sont ensuite publiées dans la Gazette du Canada, Partie II. Les intervenants clés et les membres du GATT et de l'ALÉNA sont invités à soumettre leurs commentaires dans un délai de 75 jours, après quoi la proposition est adoptée par un comité spécial du cabinet si elle est jugée satisfaisante. Une fois approuvées, les modifications sont publiées dans la Gazette du Canada, Partie II.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Un processus visant à éduquer les parents en matière de strangulation est en cours et recommandera d'éloigner les berceaux des fenêtres protégées par des vénitiennes munies de cordelettes.

[1] Voir à *l'annexe B* un exemple de Résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

8.0
SUFFOCATION STRANGULATION

8.2
Sécurité relative aux produits pour enfants

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?
Loi sur les produits dangereux

Qui est responsable?
Administration fédérale
• Santé Canada

Quel est le but de la loi?
Cette loi a pour but de réglementer la publicité, la vente et l'importation de produits potentiellement dangereux (y compris des jouets) au Canada.

Quel est le champ d'application de la loi?
Voir Suffocation/Strangulation : Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques, page 34.

Quel est le contrôle d'application de la loi?
Voir Suffocation/Strangulation : Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques, page 34.

Comment les changements sont-ils recommandés?
Voir Suffocation/Strangulation : Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques, page 34.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)
Des modifications sont présentement préparées, par exemple au sujet des poussettes, des lits d'enfants et des berceaux, et des jouets de lits d'enfants.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

9.0 COLLISIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

9.1 Stratégies législatives générales

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Loi sur la sécurité des véhicules automobiles
Code de la route ou *Loi sur les véhicules automobiles*

Qui est responsable?

Administration fédérale
- Transports Canada

Administration provinciale ou territoriale
- Ministères des Transports/Direction des véhicules automobiles

Quel est le but de la loi?

La *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (palier fédéral) traite de l'emploi des marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles (y compris les pneus) et prévoit des normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importés au Canada ou expédiés ou transportés d'une province à l'autre.

Les codes de la route provinciaux et territoriaux réglementent la planification, l'élaboration et le contrôle de la circulation de toutes les routes. Les lois sur les véhicules automobiles régissent la condition et l'utilisation des véhicules automobiles qui circulent sur les routes et les règlements généraux de circulation.

Quel est le champ d'application de la loi?

La *Loi fédérale sur la sécurité des véhicules automobiles* est axée sur la qualité de fabrication et la sécurité des véhicules automobiles et des pneus qui sont vendus au Canada. L'utilisation de «marques de sécurité» indique aux consommateurs que les normes réglementaires ont été respectées. Il existe également des procédures qui permettent aux fabricants d'avertir les propriétaires de véhicules d'une éventuelle défectuosité du véhicule ou des pneus susceptible d'affecter la sécurité du véhicule.

Les règlements contenus dans cette Loi imposent des exigences particulières relatives aux normes de sécurité ou renvoient aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) qui doivent être respectées en vue d'obtenir une marque de sécurité. La conception des «coussins d'appoint intégrés», des «ensembles intégrés

de retenue d'enfant» et des «ensembles intégrés de retenue à double usage» fait partie de ces règlements. Les exigences relatives à l'usage des ensembles intégrés de retenue d'enfant et des coussins d'appoint intégrés pour les tout-petits et les enfants d'un poids déterminé sont incluses dans les lois provinciales et territoriales (codes de la route ou lois sur les véhicules automobiles) et font référence à la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (Canada) en ce qui touche à l'identification des systèmes et des modes d'installation prescrits.

Les lois provinciales et territoriales prévoient aussi des processus tels que l'émission de permis, l'âge de conduite, les exigences relatives aux casques, et les interdictions. En outre, certaines provinces ajoutent des sections à cette loi en ce qui a trait à la conduite des bicyclettes. Par exemple, l'Alberta assimile les bicyclettes à des véhicules automobiles et définit la conduite sûre de ce type de véhicule. Ainsi, les deux mains et les deux pieds doivent être sur la bicyclette en tout temps et le nombre de passagers ne peut dépasser la capacité du véhicule.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les inspecteurs fédéraux peuvent inspecter les véhicules automobiles et les pneus des véhicules automobiles pour vérifier leur conformité aux NSVAC. Ils peuvent également effectuer des recherches et des essais sur les véhicules et les pneus, conformément aux essais et aux procédures prévus aux Règlements.

Les agents de police veillent au respect du code de la route et des lois sur les véhicules automobiles. Dans des circonstances respectueuses de la Charte canadienne des droits et libertés, les autorités de police telles que la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) et les polices provinciales et municipales, peuvent établir des contrôles de sécurité visant à réprimer des infractions particulières comme l'usage de la ceinture de sécurité et des ensembles intégrés de retenue d'enfant.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Toute recommandation de changement concernant les règlements régissant la sécurité des véhicules peut être présentée à Transports Canada par les particuliers et les organismes. Pour sa part, Transports Canada est membre du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé qui se réunit annuellement pour définir les mesures prioritaires à prendre.

Un processus par étapes successives permet de détecter les défectuosités compromettant la sécurité et d'y remédier. Il prévoit un examen et la mise à l'essai des éléments constitutifs par Transports

Canada et les fabricants. Si ce processus ne permet pas de trouver une solution satisfaisante, un processus légal peut être utilisé pour assurer la conformité du véhicule et des pneus aux normes de sécurité.

Comme pour d'autres domaines relevant de la compétence fédérale, la volonté d'assurer la sécurité publique est inhérente aux recommandations visant les avis de défauts ainsi qu'aux modifications apportées aux règlements.

Les ministères gouvernementaux provinciaux peuvent recommander aux ministres compétents des changements aux lois provinciales. Les ministres compétents peuvent modifier les règlements au moyen de décrets en conseil.

Comme dans la plupart des provinces, le coût des modifications recommandées et les avantages prévus pour la sécurité publique doivent se compenser et être comparées avant d'envisager la mise en application des modifications proposées aux lois provinciales et territoriales.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Les règlements ont été modifiés pour inclure des normes relatives aux coussins d'appoint intégrés, aux ensembles intégrés de retenue d'enfant et aux ensembles intégrés de retenue à double usage. Ils prévoient l'intégration de ces dispositifs dans les nouveaux modèles de véhicules automobiles, par ex., les mini-fourgonnettes.

On doit noter que les normes récentes concernant les véhicules automobiles ont également contribué à réduire les décès et les blessures dus à des collisions de véhicules automobiles. Ces normes exigent entre autres un système automatique d'allumage des phares et des feux de freinage surélevés. Au terme de ce dernier changement, les feux d'arrêt sont montés plus haut sur la carrosserie, à hauteur des yeux, ce qui réduit le temps de freinage requis dans les situations de conduite normales et à haut risque. Cette modification a contribué à réduire le nombre de collisions arrière.

À Lethbridge, en Alberta, la popularité croissante des patins à roues alignées et l'augmentation du nombre de blessures graves ont forcé l'organisme législatif à prendre des mesures envers les contrevenants au Code de la route et à ses règlements en la matière. Les adeptes de cette activité sont définis comme des piétons mais ils agissent souvent comme s'ils étaient des véhicules routiers et sont blessés dans des collisions avec des véhicules automobiles.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

9.0
COLLISIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

9.2
Sécurité routière

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Code de la route ou *Loi sur les véhicules automobiles*
Règlements municipaux

Qui est responsable?

Administration provinciale et territoriale
- Ministère des Transports
- Ministères des Transports

Administration municipale

- Autorités de police

Quel est le but de la loi?

Les codes de la route provinciaux et territoriaux régissent la planification, le développement et la surveillance de la circulation routière sur tout le réseau routier. Les lois sur les véhicules automobiles régissent l'état et l'utilisation des véhicules sur les routes et déterminent les règles générales de circulation. Les municipalités sont alors habilitées à ajouter des mécanismes de surveillance dans leur propre secteur de compétence.

Quel est le champ d'application de la loi?

Ces lois touchent la construction des routes et des zones adjacentes de même que les limites de vitesse, les zones scolaires, la sécurité des autobus scolaires et d'autres lois visant à éviter des accidents aux enfants et aux jeunes. Elles peuvent également dicter l'utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité et des ensembles de retenue pour enfants et interdire l'usage de détecteurs de radar et la consommation d'alcool. Les provinces et les territoires décrivent leurs exigences législatives différemment. En Saskatchewan, par exemple, la loi n'impose pas expressément l'usage des ensembles de retenue pour enfants, mais elle exige le port de la ceinture de sécurité pour tous les passagers, conformément aux instructions du fabricant. Pour se conformer à ces exigences, les adultes doivent veiller à ce que les bébés et les jeunes enfants soient attachés de façon appropriée, c'est-à-dire au moyen d'ensembles de retenue.

On a signalé que les lois interdisant le transport de passagers dans la caisse exposée des camionnettes, comme à l'arrière, ne sont pas uniformes d'une province ou d'un territoire à l'autre. La législation provinciale et territoriale varie de l'interdiction de cet usage (lorsque l'on inclut dans l'expression «voyager à l'extérieur de l'habitacle du véhicule» l'arrière exposé de camionnettes), à la passation aux municipalités du pouvoir de réglementation en la matière, à l'absence totale de toute référence à ce mode de transport.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

La Gendarmerie royale du Canada (GRC), les autorités de police de la province, du territoire ou de la municipalité veillent au respect des lois régissant l'utilisation des voies publiques provinciales ou territoriales. Ces agents peuvent aussi effectuer des contrôles routiers et utiliser des moyens techniques pour déterminer les contrevenants, à condition de procéder dans le respect de la Charte des droits et libertés. Certains agents soutiennent qu'il serait utile d'adopter une mesure législative interdisant expressément le transport des passagers à l'arrière des camionnettes.

Comment les changements sont-ils recommandés?

La plupart des municipalités ont l'autorité d'apporter des changements à la sécurité routière municipale. Elles peuvent utiliser les processus de leur choix pour effectuer les changements recommandés mais doivent toutefois pouvoir en justifier le bien-fondé devant les Conseils routiers ou Highway Traffic Boards en vue d'obtenir l'autorisation provinciale. La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBRC) effectue des recherches dans des domaines qui intéressent les organismes parrains comme les ministères gouvernementaux et les sociétés d'assurances, entre autres. Des personnes-ressources importantes estiment que les conclusions de ces recherches sont utiles pour prendre des décisions relatives aux changements législatifs.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

L'objectif des programmes de sécurité routière consiste toujours en des campagnes contre la conduite en état d'ébriété, y compris la sensibilisation du public, l'application des lois et les stratégies d'éducation. Par exemple, le Manitoba a entre autres initiatives réduit le taux limite d'alcoolémie des conducteurs à 0,05.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

9.0
COLLISIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

9.3
Inspections de véhicules

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Code de la route ou *Loi sur les véhicules automobiles*

Qui est responsable?

Administration provinciale ou territoriale

- Ministères des Transports/Direction des véhicules automobiles

Quel est le but de la loi?

Ces lois et règlements ont pour but d'assurer la sécurité des véhicules qui circulent sur les voies publiques. Voir Collisions de véhicules automobiles : Stratégies législatives générales, page 38.

Quel est le champ d'application de la loi?

Ces lois et règlements, ou certaines de leurs parties, exigent que toute personne désirant conduire un véhicule de tourisme, un véhicule récréatif ou un camion commercial soumette d'abord son véhicule à une inspection (les exigences relatives aux différentes catégories de véhicules peuvent varier d'une province à l'autre). Le rapport d'inspection est exigé en cas de vente privée du véhicule, et dans certaines provinces comme l'Ontario, l'inspection est obligatoire avant la livraison des véhicules neufs et elle doit être appuyée par des pièces justificatives. Il y a quelques exceptions, comme au Nouveau-Brunswick, où l'inspection n'est pas requise dans le cas de la vente privée d'un véhicule de moins de 1 000 $.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les agents de police vérifient la validité des vignettes d'inspection sur les plaques d'immatriculation des véhicules. Ils sont également habilités à arrêter les véhicules qui, d'après leurs vignettes, semblent contrevenir aux exigences d'inspection. Dans certaines provinces, comme l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse, des contrôles routiers ou des unités mobiles d'inspection peuvent servir à effectuer au hasard des vérifications routières complètes.

Les mécaniciens du secteur privé sont autorisés à fournir des services d'inspection, sous l'autorité des Directions des véhicules automobiles. Les inspecteurs provinciaux surveillent le travail de ces

mécaniciens et répondent aux questions soulevées par les organismes connexes ou le public. Les contrevenants sont passibles de sanctions, y compris la suspension de leur permis de conduire, si les procédures d'inspection ne sont pas suivies.

Les véhicules doivent subir des inspections annuelles qui incluent la vérification des pare-brise, des freins, du système d'échappement, des ceintures de sécurité, des pneus et des roues. L'inspection des ensembles de retenue pour enfants varie selon les provinces. Dans certains cas, ils sont examinés s'ils sont installés dans le véhicule au moment de l'inspection et dans d'autres cas, ils ne sont inclus que dans les contrôles routiers. D'autres provinces qui n'exigent pas d'inspection de l'ensemble des véhicules, comme l'Alberta, exigent souvent des inspections annuelles des véhicules commerciaux. L'Alberta demande également que tout véhicule qui a été «radié» soit inspecté et certifié avant de pouvoir être immatriculé par le propriétaire.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Des changements peuvent être recommandés par l'intermédiaire des ministères provinciaux aux ministres compétents. Ces derniers peuvent modifier les règlements par décrets.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

On a exprimé certaines préoccupations quant à l'avenir et à la qualité du processus d'inspection de véhicules suite à la restructuration et à l'établissement de nouvelles priorités dans les provinces. Certaines provinces, comme Terre-Neuve, ont éliminé les programmes d'inspection. À Terre-Neuve, ce programme ne s'appliquait qu'aux véhicules de quatre ans et plus, ce qui signifie que les propriétaires les avaient entretenus pendant quatre ans et avaient démontré leur capacité d'y parvenir sans la loi. Les inspections restent cependant obligatoires pour les véhicules commerciaux, les véhicules de transport public (p. ex., les autobus scolaires) et en cas de transfert de propriété. Les provinces et les territoires n'exigeant pas l'inspection de véhicules ne semblent pas se préoccuper de cette question.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

9.0
COLLISIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

9.4
Octroi du permis par étapes successives

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Code de la route ou *Loi sur les véhicules automobiles*

Qui est responsable?

Administration provinciale et territoriale

- Ministères des Transports/Direction des véhicules automobiles

Quel est le but de la loi?

Un exemple descriptif tiré de la *Loi modifiant le Code la route de l'Ontario* stipule que «L'objet de la présente partie est de protéger le public en s'assurant que les pleins privilèges de conduire ne soient accordés aux conducteurs débutants et aux conducteurs stagiaires qu'après que ceux-ci ont acquis de l'expérience et appris ou perfectionné des aptitudes de conduite automobile prudente dans des conditions contrôlées».

Quel est le champ d'application de la loi?

On estime que les éléments de la législation couramment appelés «obtention du permis par étapes successives» jouent un rôle déterminant sur les pratiques de conduite prudente des conducteurs débutants. Chaque province et territoire a choisi d'établir son propre ensemble de limites et peut avoir adopté des mesures législatives à cet égard. Il existe cependant des éléments communs à toutes les lois qui ont été adoptées ou dont l'adoption est envisagée. Ces éléments comprennent entre autres le taux légal d'alcoolémie des conducteurs (certaines provinces n'ont aucune tolérance alors que d'autres tolèrent des limites inférieures à 0,08), des heures de conduite interdite (en général de minuit à 5 heures), le nombre autorisé de passagers (de zéro à un nombre égal au nombre de ceintures de sécurité dans le véhicule) et la durée des périodes probatoires. Dans certains cas, ces lois tiennent compte du fait que le conducteur débutant a suivi un cours approuvé de conduite automobile ou de perfectionnement en conduite automobile.

En Alberta, par exemple, on a récemment adopté un processus d'attribution de permis par étapes successives qui entrera en vigueur en

1997. En vertu de cette loi, tous les nouveaux conducteurs, adolescents et adultes, n'obtiendront les pleins privilèges de conducteurs qu'après une période d'apprentissage d'un an et une période probatoire de deux ans. Les apprentis conducteurs devront respecter un couvre-feu de minuit à 5 heures. En outre, aucun taux d'alcoolémie ne sera toléré chez les apprentis et le nombre de passagers sera limité au nombre de ceintures de sécurité. En vertu de cette même loi, les motocyclistes titulaires d'un permis de débutant [Learners] ne peuvent transporter de passagers durant la période probatoire. En Ontario, les agents de police jouissent d'une plus grande autorité quand il s'agit de vérifier le taux d'alcoolémie des conducteurs débutants. La loi de l'Ontario stipule que :

> *si un échantillon d'haleine ... indique "Pass"(«réussi») mais que l'agent de police a des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'alcool dans l'organisme du conducteur débutant, il peut, aux fins de déterminer l'observation des règlements relatifs aux conducteurs débutants, demander que le conducteur débutant lui fournisse dans des délais raisonnables l'échantillon d'haleine qui, de l'avis de l'agent de police, est nécessaire pour permettre une analyse satisfaisante de l'haleine au moyen d'un appareil de détection approuvé par la province. (Loi de 1993 modifiant le Code de la route)*

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les agents de police sont chargés d'appliquer la loi concernant l'immatriculation de véhicules automobiles. Au Québec, un projet de loi inspiré du permis à étapes successives propose que les conducteurs débutants apposent une vignette «débutant» sur leur véhicule pour faciliter la tâche des agents chargés de veiller à l'application de la loi.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Les provinces utilisent des approches différentes envers l'octroi du permis par étapes successives. Certaines provinces ont établi des comités chargés de revoir et de recommander des changements, alors qu'ailleurs, comme en Alberta, les changements sont proposés par le biais de projets de loi émanant d'un député. D'autres provinces, comme Terre-Neuve, ont examiné cette approche de la sécurité routière mais ont choisi de ne pas l'appliquer pour le moment.

La Colombie-Britannique propose une autre solution, et recommande l'adoption d'un programme de perfectionnement de la conduite plutôt que l'octroi d'un permis à étapes successives. Ce choix découle des préoccupations de cette province quant à la rareté des modes de transport de remplacement en dehors des grands centres

urbains et quant au fait que les jeunes, particulièrement dans les régions rurales, arrivent tôt sur le marché du travail et peuvent voir leurs possibilités d'emploi compromises par un couvre-feu et une limite du nombre autorisé de passagers.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Le sujet lui-même est relativement nouveau. Les arguments invoqués contre l'octroi du permis par étapes successives sont fondés sur l'impression que l'approche est négative et punitive au lieu de motiver les conducteurs débutants à perfectionner leurs pratiques de conduite. Les critiques estiment aussi que l'octroi du permis par étapes crée des débouchés commerciaux inutiles, en imposant des exigences supplémentaires aux jeunes qui souhaitent obtenir leur permis de conduire.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

9.0 COLLISIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

9.5 Enseignement de la conduite automobile

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Code de la route ou *Loi et règlements sur les véhicules automobiles*

Qui est responsable?

Administration provinciale et territoriale

- Ministères des Transports/Direction des véhicules automobiles

Quel est le but de la loi?

Comme l'indiquent les représentants des provinces et des territoires, l'intégration de l'enseignement de la conduite automobile dans ces lois vise à garantir que les conducteurs débutants possèdent des connaissances et une expérience de base quand ils obtiennent leur permis de conduire.

Quel est le champ d'application de la loi?

L'Île-du-Prince-Édouard et le Québec semblent être les seules provinces où l'enseignement de la conduite automobile est obligatoire pour quiconque souhaite obtenir un permis de conduire. À l'Île-du-Prince-Édouard, par exemple, les apprentis conducteurs doivent suivre un cours autorisé, subir des examens écrits et passer une épreuve routière dans une des huit écoles de conduite existantes ou auprès du ministère des Transports.

Dans la plupart des provinces et territoires, les cours de conduite automobile ne sont pas obligatoires, mais la loi prévoit des mesures incitatives, comme en Nouvelle-Écosse, où les cours de conduite peuvent servir à retirer jusqu'à quatre points du dossier des conducteurs condamnés pour certaines infractions, ou en Alberta, où les conducteurs débutants peuvent obtenir des réductions de leurs primes d'assurance en suivant des cours. Dans la plupart des provinces qui ont adopté des programmes d'octroi du permis de conduire par étapes successives ou qui envisagent de le faire, la formation des conducteurs fait partie intégrante du processus qui permet d'obtenir un permis de conduire sans restriction.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Certaines provinces et certains territoires ont privatisé l'industrie des auto-écoles et doivent restructurer les contrôles d'application de la loi, dont le contenu des cours. D'autres provinces ont déjà effectué cette transition, comme l'Île-du-Prince-Édouard. En Nouvelle-Écosse, par exemple, une équipe de trois personnes a été établie en 1996 pour surveiller les cours et élaborer des programmes de sécurité routière.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Les provinces et les territoires prévoient diverses façons de modifier ces structures. L'une d'elles consiste à former des comités réunissant des représentants de l'industrie et des professionnels de la sécurité routière. Ces comités élaborent ensuite un processus qui permet d'émettre des recommandations en matière de changements législatifs.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Il existe deux préoccupations majeures dans ce domaine : 1) des différences considérables d'une province ou d'un territoire à l'autre et au sein des programmes provinciaux et territoriaux en ce qui touche le nombre d'heures et le contenu des cours, et 2) l'adoption d'une loi sur le permis à étapes successives qui rend désormais les cours de conduite obligatoires.

La plupart des lois liées à ce type de permis incluent des mesures encourageant ou obligeant les conducteurs à suivre des cours de conduite. Certaines provinces ou certains territoires sont en train de privatiser la section de la formation en conduite qui relevait jusqu'ici des Directions des véhicules automobiles, et les approches utilisées par les différentes provinces et différents territoires varient considérablement. Les programmes d'octroi du permis par étapes successives exigent une formation en conduite automobile, bien que les provinces et territoires ne fournissent pas directement ce service. Il faut donc qu'un mécanisme de contrôle de la qualité et du contenu soit élaboré pour assurer la prestation d'une formation adéquate aux conducteurs débutants. La Nouvelle-Écosse, par exemple, exige que les conducteurs suivent des cours de conduite approuvés avant d'obtenir leur permis et l'Ontario réduit la durée de la période probatoire du programme à étapes successives de un an à huit mois pour les personnes qui ont terminé les programmes approuvés. La Nouvelle-Écosse et l'Ontario répondent aux préoccupations nouvelles en créant des systèmes, comme des équipes de sécurité en Nouvelle-Écosse, pour surveiller l'industrie.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

9.0 COLLISIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

9.6 Sécurité des véhicules hors-route

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Loi sur les véhicules tout terrain

Qui est responsable?

Administration provinciale et territoriale

- Ministères des Transports/Direction des véhicules automobiles

Quel est le but de la loi?

Les lois sur les véhicules tout terrain visent à régir l'utilisation des véhicules tout terrain qui se trouvent sur une propriété de l'État ou sur d'autres propriétés.

Quel est le champ d'application de la loi?

Les lois sur les véhicules tout terrain incluent les véhicules désignés tels que les motoneiges, les autodunes et tous les véhicules tous terrain (VTT). Ces lois incluent généralement le port obligatoire du casque, invoquent la responsabilité du parent ou du tuteur dans le cas des mineurs et impose une limite d'âge aux conducteurs.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les autorités de police (la GRC, les service de police provinciaux et municipaux) sont habilitées à appliquer les lois sur les véhicules tout terrain. On a laissé entendre que l'application de ce type de lois s'améliore quand les agents comprennent les règles d'utilisation de ces véhicules. Par exemple, certains agents de la Police provinciale de l'Ontario, de la GRC du Manitoba et de la GRC du Nouveau-Brunswick enseignent également le fonctionnement et la conduite des VTT, et soutiennent qu'ils sont ainsi mieux en mesure de veiller à l'application de la loi dans ce secteur. Certaines provinces donnent le choix aux contrevenants de verser une amende ou de suivre un cours de sécurité sur les VTT.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Les ministres des Transports peuvent changer les règlements au moyen de décrets. Ils effectuent une étude d'impact de la réglementation semblable à celle qui sert à recommander des

changements aux règlements fédéraux. Les changements apportés à la loi elle-même s'effectuent au terme du processus législatif normal.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

On estime que les VTT à trois roues ne seront plus utilisés dans 10 à 12 ans, vu qu'ils ne sont plus fabriqués et que les véhicules actuels auront atteint la fin de leur durée de vie estimée. Des rapports documentaires indiquent que les VTT à quatre roues sont sans danger à basse vitesse (au pas) mais peuvent être plus dangereux que les VTT à trois roues à haute vitesse.

Des particuliers ont recommandé à Transports Canada d'exiger que les VTT soient munis d'un feu de freinage. Certains fabricants ont déjà répondu à ces recommandations.

Certains territoires et provinces ont déjà adopté des lois ou proposent des projets de loi visant à restreindre l'usage des véhicules tout terrain. Ces mesures ne sont pas toutes couronnées de succès. Par exemple, au Québec, les recommandations présentées dans un document n'ont pas pris force de loi. La Saskatchewan, par ailleurs, dispose d'une loi qui autorise les usagers à conduire leurs VTT le long des routes à condition qu'ils aient suivi un cours de conduite approuvé. Tout conducteur âgé de 12 à 16 ans doit être accompagné par une personne âgée de plus de 16 ans, à moins d'avoir suivi un cours de conduite approuvé. Aucune exception n'est toutefois faite en ce qui touche à la conduite des motoneiges. À Terre-Neuve, on a adopté une loi exigeant que les usagers aient quatorze ans au moins.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

9.0 COLLISIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

9.7 Lois sur le port du casque cycliste

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Code de la route ou *Loi sur les véhicules automobiles*

Qui est responsable?

Administration provinciale ou territoriale

- Ministères des Transports

Quel est le but de la loi?

Comme le décrit la *Loi modifiant le Code de la route en Ontario*, cette Loi a pour but de réduire les blessures subies par les cyclistes en Ontario en exigeant d'eux qu'ils portent un casque.

Quel est le champ d'application de la loi?

Les lois relatives au port du casque cycliste stipulent que les cyclistes doivent porter un casque dont la jugulaire est solidement fixée sous le menton. Elles imposent aussi aux parents ou tuteurs le devoir de veiller à ce que les personnes dont ils ont la garde portent des casques. Les règlements décrivent les normes et caractéristiques des casques, prévoient et exigent l'identification et le marquage des casques, et précisent toute exemption à la Loi.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les lois varient considérablement parmi les provinces et les territoires. Dans certains cas, seuls les enfants passagers doivent porter un casque; tandis que dans d'autres cas, le port du casque est obligatoire pour tous les cyclistes. Les agents de police veillent au respect du Code de la route. Certaines provinces, comme la Colombie-Britannique, n'ont pas encore commencé à faire observer la loi, bien qu'elle ait été adoptée. D'autres, comme l'Ontario, ont modifié la loi de façon à en limiter l'application aux moins de 18 ans. Au dire de certains, ces mesures législatives seront difficiles à appliquer, parce que l'âge d'un enfant est difficile à déterminer et parce que les parents, en tant que modèle de comportement, sont exemptés.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Les provinces et les territoires dotés de lois sur le port du casque cycliste et ceux qui sont en voie d'en adopter ont invoqué des arguments différents pour faire adopter ces lois.

L'approbation des lois dépend souvent d'un appui généralisé, de pressions politiques et de l'approbation publique de l'intervention. Par exemple, l'adoption d'une loi imposant le port du casque en Colombie-Britannique a été attribuée à la diversité des organismes exerçant des pressions et au désir du ministre de l'établir dans le cadre du mandat de ce ministère visant à améliorer la sécurité routière.

En Colombie-Britannique, l'argument en faveur de la loi sur le port du casque était que chacun a la responsabilité de réduire les coûts du système médical puisqu'il y contribue et y a accès. La loi a donc été adoptée en Colombie-Britannique, puis elle est entrée en vigueur en 1996. D'autres provinces, dont le Nouveau-Brunswick, disposent d'une loi sur le port du casque cycliste et sont en train de la mettre en vigueur et de l'évaluer.

La législation ontarienne qui a été initialement adoptée stipule que «Nul ne doit, sur une voie publique, circuler sur une bicyclette ou en utiliser une à moins de porter un casque de cycliste...». Après un changement de gouvernement, cette loi a été modifiée et ne s'applique plus qu'aux moins de 18 ans.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Au Canada, la législation relative au port du casque de cycliste est toujours controversée. Les questions d'exemption du port de casque et les difficultés de mise en application soulèvent de nouvelles préoccupations.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

9.0
COLLISIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

9.8 Conception des bicyclettes/Normes de sécurité

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Code de la route et *Loi sur les véhicules automobiles*

Qui est responsable?

Administration provinciale et territoriale
- Ministères des Transports

Quel est le but de la loi?

En termes généraux, cette loi vise à contrôler l'usage et la qualité des véhicules sur les voies publiques. Voir Collisions de véhicules automobiles : Stratégies législatives générales, page 38.

Quel est le champ d'application de la loi?

Les exigences provinciales et territoriales relatives aux normes de sécurité des bicyclettes varient considérablement. Certains territoires et provinces confèrent aux agents de police le pouvoir d'empêcher la circulation des véhicules non sécuritaires sur les voies publiques (p. ex., le Québec). Certains territoires et provinces, y compris la Nouvelle-Écosse, exigent que les bicyclettes utilisées sur les voies publiques soient munies de lumières et de réflecteurs. Le Yukon stipule pour sa part que les cyclistes peuvent être priés de soumettre leurs bicyclettes à une inspection visant à établir si elles sont en bon état et conformes aux normes de sécurité. L'Alberta dresse une liste de l'équipement de sécurité requis pour l'utilisation de bicyclettes, comme des sonnettes et des feux, et confère aux agents de police le pouvoir d'effectuer des vérifications routières afin de s'assurer que les mécanismes de freinage sont sûrs.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Dans la plupart des provinces et territoires, les agents de police veillent au respect du Code de la route. Il n'y a cependant aucune norme effective concernant les bicyclettes. La demande de ce type d'information est si faible que la CSA, qui avait établi des normes autrefois, les a abandonnées.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Il semble que le recours aux normes et spécifications dépende de la demande publique. Actuellement, des publications populaires telles que Consumer Reports sont les principales sources d'information pour les consommateurs. En ce qui touche les produits de consommation, il semble que l'on traite des préoccupations quand elles sont exprimées, mais qu'en l'absence d'intérêt, le statu quo soit accepté.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Consumer Reports continue de publier les résultats des essais relatifs aux bicyclettes, d'après les critères comme le freinage. La revue met ces données à la disposition des fabricants et publie les résultats dans ses rapports.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

10.0
NOYADE

10.1
Aménagement de barrières de sécurité

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Lois sur les normes de construction
Règlements municipaux

Qui est responsable?

Administration provinciale et territoriale
- Ministères du Travail

Administration municipale
- Section de la Planification et du Développement

Quel est le but de la loi?

Les lois sur les normes de construction prévoient que des codes de réglementation de la construction de bâtiments entreront en vigueur dans chaque province ou territoire souverain. Le code du bâtiment est généralement un document distinct de la loi sur les normes de construction. Chaque province ou territoire adopte le Code national du bâtiment du Canada en s'y référant directement (p. ex., le Yukon) ou l'adapte et en fait une Loi qui s'y conforme (p. ex., l'Alberta). Les lois sur les normes de construction sont alors mises en oeuvre par des règlements municipaux.

Quel est le champ d'application de la loi?

Les lois sur les normes de construction fournissent généralement les exigences élémentaires dans le secteur de la construction. Elles ne traitent cependant pas des barrières de sécurité autour des piscines, et les codes du bâtiment provinciaux et territoriaux ne traitent généralement pas des barrières de sécurité. De nombreuses municipalités ont adopté des règlements municipaux stipulant les spécifications et les normes des barrières de sécurité.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les codes du bâtiment sont appliqués par les municipalités par l'intermédiaire des inspecteurs de la construction. Les plans d'exécution doivent être approuvés et les inspecteurs attestent, à la fin des travaux, que le bâtiment est conforme à toutes les spécifications. Les inspecteurs municipaux n'ont généralement pas l'autorité

d'inspecter de nouveau les maisons qui ont fait l'objet de modifications. Les municipalités déterminent aussi les normes de sécurité des piscines et des cuves thermales. Les exigences varient considérablement d'une localité à l'autre, tout comme les mécanismes d'application des règlements existants. Les municipalités peuvent toutefois donner aux inspecteurs l'autorité de corriger les dangers publics, mais ce type d'intervention est généralement perçu comme une mesure extrême.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Le Code national du bâtiment du Canada est un code type qui vise à uniformiser les normes au pays. Il permet de mieux justifier les exigences en raison des ressources que le Conseil national de recherches peut fournir aux comités qui contribuent à l'élaboration de ce code. Il est publié tous les cinq ans pour suivre l'évolution des techniques et des besoins de la société. Les changements sont recommandés par des comités permanents de bénévoles constitués de représentants désignés des divers segments de l'industrie de la construction. Les recommandations peuvent être données à ces comités, qui les examinent ensuite et préparent les changements suggérés au Code. Ces recommandations sont ensuite diffusées et soumises à l'examen public et elles sont adoptées à moins que l'examen public ne soulève des objections suffisantes à l'encontre des recommandations ou des méthodes de changement.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux doivent ensuite utiliser un processus visant à déterminer à quel point les changements apportés au Code national du bâtiment du Canada devraient être inclus dans les normes provinciales. En Alberta, par exemple, les changements aux codes du bâtiment de la province sont adoptés environ un an après les changements apportés au Code national du bâtiment du Canada. Un avis général est diffusé et le public est invité à faire part de ses commentaires sur les changements recommandés. Un conseil des codes de sécurité est ensuite constitué à l'échelle provinciale; il étudie les recommandations recueillies au terme du processus de consultation et décide des changements à inclure dans le nouveau code. En Alberta, ce Conseil est constitué de bénévoles de l'industrie d'une façon ressemblante à celle du Comité du Conseil national de recherches sur le Code national du bâtiment et sur le Code national de préventions des incendies. Les municipalités contrôlent la procédure selon laquelle les changements sont apportés aux règlements par le vote des conseillers. Les changements sont effectués lorsqu'il y a un vote majoritaire.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Toutes les grandes villes ou municipalités n'ont pas de règlements municipaux, et les règlements existants varient considérablement. L'absence de stratégies d'application efficaces serait largement attribuable à l'absence de normes de sécurité concernant les piscines. Dans un rapport consacré aux noyades parmi les enfants qui commencent à marcher, la Société canadienne de la Croix-Rouge recommande l'élaboration, la mise en oeuvre et la surveillance de règlements municipaux qui définissent clairement les normes de sécurité des piscines. Elle suggère notamment l'emploi de barrières à fermeture automatique et de portes à l'épreuve des enfants (ces dernières étant destinées aux maisons qui s'ouvrent directement sur la piscine), l'aménagement d'enceintes de sécurité complètes autour des piscines, des hauteurs minimales pour les clôtures et les barrières, et une formation à la réanimation cardio-pulmonaire pour tous les acheteurs et les propriétaires de piscine (Société canadienne de la Croix-Rouge, 1994).

Un code type concernant les piscines distinct du Code national du bâtiment du Canada est à l'étude en vue d'uniformiser les normes de sécurité en matière de piscine. Il ne ferait pas partie du Code national du bâtiment parce que les ministères provinciaux et territoriaux chargés des piscines ne sont pas toujours les mêmes que ceux qui sont chargés des normes de construction. Un code distinct concernant les piscines pourrait être adapté par les départements compétents.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

10.0
NOYADE

10.2
Pratiques de navigation/Règlements

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Loi sur la marine marchande du Canada
Code criminel du Canada

Qui est responsable?

Administration fédérale

- Ministère des Pêches et des Océans
- Transports Canada
- Justice Canada

Quel est le but de la loi?

La *Loi sur la marine marchande* vise à permettre aux corps législatifs d'établir des règlements afin d'assurer la sécurité de la navigation et du transport maritime dans les eaux canadiennes. Ces règlements définissent la construction, l'exploitation et la navigation dans les eaux canadiennes et la certification des exploitants.

Le *Code criminel du Canada* vise à définir et à contrôler les activités qui peuvent blesser ou tuer des citoyens. Dans le cas de la sécurité de la navigation, il définit les circonstances lors desquelles l'exploitation d'un navire peut être considérée comme un acte criminel.

Quel est le champ d'application de la loi?

La *Loi sur la marine marchande* et ses règlements visent principalement à la sécurité des navires commerciaux et l'utilisation du matériel de sécurité sur les bateaux. Trois règlements ont pour objet précis la réduction des blessures parmi les plaisanciers. Le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux réglemente la conduite de petits bateaux, y compris l'exploitation commerciale d'embarcations de descente de rapides. Le règlement sur les petits bâtiments détermine les exigences relatives à la disponibilité et au port de gilets de sauvetage et d'appareils de flottaison individuels. Il établit aussi les règles concernant l'attribution des permis, l'équipement, la construction, l'équipement des petits bâtiments de transport de passagers, les bâtiments commerciaux de moins de 15 tonnes brutes, la protection contre les incendies et les pouvoirs d'application. Le règlement sur les

abordages définit les règles d'exploitation, dont une grande partie est conforme aux conventions internationales d'usage. Il traite entre autres des pratiques de signalisation et des feux de navigation.

Diverses sections du *Code criminel* traitent de la sécurité relative aux bateaux. Les bateaux font l'objet des mêmes exigences que les véhicules automobiles et les avions en ce qui concerne la conduite dangereuse causant des blessures corporelles ou la mort, la conduite sous l'influence de l'alcool et le fait de ne pas s'arrêter sur les lieux d'un accident. Il existe en outre des restrictions concernant le remorquage d'objets. Il est interdit d'utiliser le remorquage de façon dangereuse, les personnes remorquées doivent être surveillées et il est interdit de remorquer durant la période commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant au lever du soleil, sous peine de poursuites.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Le Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne et Transports Canada se partagent le contrôle de l'application de cette Loi et de ses règlements. Le Bureau de la sécurité nautique se charge de l'application des règlements qui touchent la navigation de plaisance. Transports Canada fait appliquer les règlements sur les bâtiments commerciaux et les petits bateaux utilisés par des sociétés de services publics ou par des entrepreneurs qui travaillent sur l'eau. Transports Canada exige que des gilets de sauvetage soient disponibles sur ces bâtiments et détermine la norme de qualité que ces gilets de sauvetage doivent respecter.

Les mesures d'application de cette loi sont exécutées par la Gendarmerie royale du Canada (GRC) ou dans certains cas par la police provinciale, territoriale ou municipale. L'application du *Code criminel* concernant les navires relève de la GRC ou d'autres autorités provinciales, territoriales ou municipales, comme la Police provinciale de l'Ontario, par exemple.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Plusieurs propositions de modifications sont faites par des comités de propriétaires de résidences principales ou secondaires locaux ou par des administrations municipales, et sont transmises à la Garde côtière canadienne afin d'être incluses dans le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. En outre, les recommandations de changements peuvent être adressées au Conseil consultatif maritime canadien. Celui-ci peut alors recommander des changements qui sont préparés par le ministère compétent et publiés dans la partie I de la Gazette du Canada et, la consultation qui en résulte peut alors être entreprise. Une

fois approuvés, ces changements sont publiés dans la partie II de la Gazette du Canada.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Des recherches ont indiqué que bien que les gilets de sauvetage pour enfants soient généralement très efficaces, ils pourraient être améliorés pour les très petits enfants, c'est-à-dire ceux qui mesurent moins de 80 cm de hauteur. Les très petits enfants ont une répartition des graisses et un centre de gravité différents de ceux d'un enfant plus grand ou d'un adulte. Transports Canada établit une distinction entre les appareils de flottaison individuels, obligatoires dans les véhicules récréatifs mais jugés moins efficaces, et les gilets de sauvetage, qui sont requis sur les bâtiments plus gros et permettent de mieux flotter. La recherche tente de faire reconnaître un simulateur qui peut évaluer efficacement les gilets de sauvetage. Pour ce faire, Transports Canada, en collaboration avec l'administration américaine, a mis au point un Sea Water Instrument Mannequin (SWIM) comme module d'examen. Cet appareil permettra à Transports Canada de prévoir le comportement des gilets de sauvetage dans diverses conditions et d'apporter des changements afin d'offrir aux utilisateurs un produit aux performances optimales. La flottabilité est une préoccupation, mais un gilet de sauvetage devrait aussi protéger d'autres facteurs environnementaux. Par exemple, la houle et les aspersions peuvent provoquer la nausée ou la peur chez les personnes en détresse dans l'eau.

Transports Canada est aussi préoccupé par des blessures physiques chez les plaisanciers, y compris des blessures à la tête, des mutilations et des brûlures consécutives à un abordage. On estime que certaines de ces blessures sont causées par des problèmes de construction des bateaux, mais que la majorité est le résultat d'une erreur du conducteur.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

11.0 BRÛLURES

11.1 Normes d'ignifugation

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Loi sur les produits dangereux

Qui est responsable?

Administration fédérale

- Santé Canada

Quel est le but de la loi?

Voir Suffocation/Strangulation : Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques, page 34.

Quel est le champ d'application de la loi?

En vertu de la Loi sur les produits dangereux 6(1) (a), «*Le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier la partie I ou II de l'annexe par l'inscription d'autres substances ou produits, soit qui contiennent des substances ou produits empoisonnés, toxiques, inflammables, explosifs ou corrosifs, soit qui en sont, soit qui leur sont analogues, et dont il est convaincu qu'ils présentent ou présenteront vraisemblablement un danger pour la santé ou la sécurité publiques.*» Ces produits incluent les produits d'entretien domestiques, les jouets, les vêtements de nuit pour enfants, et tout autre article inflammable.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Partout au Canada, les inspecteurs du gouvernement fédéral travaillent avec les fabricants et les importateurs pour veiller à ce que les produits soient conformes aux normes et à ce que tous les mécanismes de contrôle de la qualité soient en place. Ils répondent aussi aux plaintes des consommateurs en présentant les problèmes aux fabricants ou aux importateurs des produits.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Voir Suffocation/Strangulation : Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques, page 34.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Des modifications récemment apportées aux Règlements requièrent l'utilisation de briquets protège-enfants.

11.0
BRÛLURES

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

11.2 Normes de construction

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Loi sur les normes du bâtiment
Règlements municipaux

Qui est responsable?

Administration provinciale et territoriale
- Ministères du Travail

Administration municipale
- Section de la Planification et du Développement

Quel est le but de la loi?

Voir Noyade : Aménagement de barrières de sécurité, page 56.

Quel est le champ d'application de la loi?

Il existe deux façons d'aborder ce type de blessures dans le Code national du bâtiment du Canada. La première consiste à réduire le nombre et la gravité des brûlures à ou près de la maison. À cette fin, le Code national du bâtiment comprend des dispositions telles que la limite de la température maximale des chauffe-eau à 60°C et des tuyauteries découvertes à 70°C.

La seconde façon consiste à établir des règlements visant à réduire les risques de propagation d'incendie tout en facilitant l'évacuation des occupants d'un édifice en feu. Par exemple, on exige que les pênes dormants des portes extérieures puissent être ouverts sans outils spéciaux comme des clés, ou que les fenêtres de chambre aient certaines dimensions minimales et puissent s'ouvrir sans outils spéciaux.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les municipalités veillent à l'application de ces lois par l'intermédiaire des inspecteurs municipaux qui approuvent tous les plans de construction et assurent que les bâtiments ont été construits conformément aux spécifications. Voir Noyade : Aménagement de barrières de sécurité, page 56.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Voir Noyade : Aménagement de barrières de sécurité, page 56.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Il y a peu de nouvelles préoccupations concernant les risques de brûlures dans la perspective des normes de construction. Les bureaux de prévention des incendies partagent l'autorité en ce domaine et contribuent à sensibiliser le public au danger de brûlures dans les maisons. L'installation facultative de systèmes d'extincteurs automatiques à eau dans les immeubles domiciliaires et obligatoire dans des édifices particuliers et à proximité de ces derniers reçoit maintenant un soutien plus général. On effectue actuellement une analyse critique de l'installation obligatoire de ces systèmes dans les immeubles domiciliaires du point de vue de la rentabilité, c'est-à-dire que l'on essaie de déterminer si une vie sauvée a un prix, ou si cette stratégie est trop coûteuse par rapport au nombre de vies sauvées.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

11.0 BRÛLURES

11.3 Contrôle des explosifs

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Loi sur les explosifs
Code criminel

Qui est responsable?

Administration fédérale

- Ressources naturelles Canada
- Justice Canada

Quel est le but de la loi?

La Loi *fédérale* et les règlements sur les explosifs régissent la fabrication, l'essai, la vente, le stockage, la possession, l'importation, le transport routier et l'utilisation de tous les types d'explosifs, y compris les feux d'artifice, les explosifs de minage, les munitions et les poudres propulsives. La *Loi sur les explosifs* autorise le ministère à diriger une enquête sur toute explosion accidentelle ou pour toute blessure causée par un explosif.

Le *Code criminel* gouverne la vente des munitions et prévoit actuellement des poursuites en cas de blessures corporelles ou de décès ou en cas de dommages matériels provoqués par des explosifs et attribuables à des actes criminels ou à la négligence criminelle.

Quel est le champ d'application de la loi?

La *Loi fédérale sur les explosifs* impose une limite d'âge aux acheteurs et aux utilisateurs d'explosifs. Elle fournit aussi des directives de sécurité relatives aux feux d'artifice familiaux ou de spectacle et inclut la liste d'explosifs dont la vente et l'importation sont autorisées au Canada. La Loi interdit l'utilisation publique des pétards excepté pour certaines manifestations culturelles et interdit l'importation de produits étrangers non conformes aux normes canadiennes de sécurité régissant la fabrication des explosifs.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

La Direction des explosifs de Ressources naturelles Canada emploie des inspecteurs qui travaillent à partir de bureaux régionaux ou d'Ottawa. Ils ont la responsabilité de veiller à ce que la vente, l'importation et les permis d'utilisation pour des occasions spéciales

respectent la Loi et les règlements sur les explosifs, et d'enquêter sur toute plainte reçue au sujet de l'emploi abusif d'explosifs. Les inspecteurs donnent aussi des conseils relatifs à l'usage des explosifs. Présentement, les inspecteurs n'ont pas l'autorité de faire exécuter la loi et sont donc souvent appelés à communiquer avec les autorités de police locales quand des poursuites sont recommandées.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Ressources naturelles Canada répond à toutes les plaintes et préoccupations en matière de produits explosifs. En cas de blessures, les produits associés aux blessures sont éprouvés au Laboratoire canadien de recherche sur les explosifs afin de déterminer s'ils sont dangereux ou si l'accident est survenu à la suite d'une erreur ou d'une mauvaise utilisation de la part de l'usager. Quand les produits sont jugés essentiellement dangereux, ils sont retirés de la liste des produits autorisés jusqu'à ce que le problème soit corrigé.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Les inspecteurs souhaiteraient avoir l'autorité de faire appliquer la Loi pour effectuer leur travail plus efficacement. Il a été suggéré que ce statut permettrait aux inspecteurs d'avoir tous les pouvoirs nécessaires pour préserver et protéger l'ordre public, et pour appliquer des sanctions, le cas échéant.

Les règlements relatifs aux explosifs sont présentement reformulés dans un style clair qui les rendra plus faciles à comprendre et plus accessibles. Plus le public est informé, plus il devrait se conformer à la Loi. Et un meilleur degré de conformité devrait contribuer à réduire l'incidence des blessures.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

11.0
BRÛLURES

11.4
Brûlures et empoisonnements

EMBALLAGE DES PRODUITS
ETIQUETAGE DES PRODUITS DANGEREUX
PRODUITS ET COMBINAISONS DE PRODUITS CAUSTIQUES

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Loi sur les produits antiparasitaires
Loi sur les produits dangereux
Loi sur les aliments et drogues
Loi sur la marque de commerce nationale et l'étiquetage exact
Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation

Qui est responsable?

Administration fédérale

- Agriculture Canada
- Santé Canada
- Industrie Canada

Quel est le but de la loi?

La *Loi sur les produits antiparasitaires* vise *«à réglementer les produits destinés à détruire les parasites et à agir sur les fonctions organiques des plantes et des animaux.»* En comparaison, la *Loi sur les produits dangereux* concerne les produits d'entretien domestiques et leur étiquetage. La *Loi sur les produits dangereux* réglemente aussi la publicité et la vente des produits dangereux à usage domestique (voir Suffocation/Strangulation : Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques, page 34). La *Loi sur les aliments et drogues* réglemente la publicité et la vente des aliments, des drogues et des produits cosmétiques potentiellement dangereux. La loi sur l'étiquetage indique les informations qui doivent se trouver sur les étiquettes des produits.

Quel est le champ d'application de la loi?

Les trois premières lois comprennent une liste de produits interdits au Canada ou de produits réglementés qui doivent inclure divers renseignements à l'intention des consommateurs. Les cinq lois exigent en particulier que ces produits portent des étiquettes décrivant les risques que peuvent entraîner leur usage ou mauvais usage, ainsi que le traitement recommandé contre les effets nocifs qui pourraient résulter de l'usage ou du mauvais usage de ces produits.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Des inspecteurs fédéraux travaillent dans chacun de ces domaines et sont chargés de veiller à ce que la publicité, la vente et l'importation des produits soient conformes aux normes réglementaires. L'une des différences entre la *Loi sur les produits dangereux* et la *Loi sur les aliments et drogues* est que la première s'intéresse au produit final, alors que la seconde a l'autorité d'intervenir pendant la fabrication du produit. Toutes les lois ont des exigences très particulières en matière d'étiquetage.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Les changements sont généralement fondés sur des recommandations, mais en 1992, Consommation et Affaires commerciales Canada (qui fait maintenant partie de Santé Canada) a créé un comité chargé d'examiner le Règlement sur les produits chimiques et contenants destinés aux consommateurs. Le comité se compose d'intervenants clés et de parties intéressées issues de l'industrie et des organismes de prévention des blessures.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

On a envisagé des modifications visant à uniformiser l'étiquetage de tous les types de produits (c.-à-d. les produits domestiques, de travail et de transport). Une recherche entreprise afin de déterminer le niveau de compréhension actuel des consommateurs indique qu'ils comprennent mieux les symboles que prévu. En conséquence, les législateurs ont décidé de ne pas uniformiser les étiquetages de produits domestiques, de travail et de transport et ont préféré plutôt se contenter d'améliorer la qualité, la taille, la lisibilité et l'intelligibilité des étiquettes destinées aux consommateurs et améliorer la connaissance par le public des symboles sur les produits de consommation. On espère offrir au public le même degré de protection qui a été fourni aux travailleurs par le SIMDUT lors de l'utilisation de produits associés.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

12.0 EMPOISONNEMENTS

12.1 Emballage des produits pharmaceutiques

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

La *Loi sur les aliments et drogues*

Les lois et règlements sur la pharmacie

Qui est responsable?

Administration fédérale

- Santé Canada

Administration provinciale et territoriale

- Ministères de la Santé

Quel est le but de la loi?

La *Loi sur les aliments et drogues* vise à réglementer les médicaments vendus avec et sans ordonnance par l'entremise de l'uniformisation des étiquettes, des emballages, des ventes et de la publicité.

Des exemples des lois provinciales existent en Alberta et en Nouvelle-Écosse, où elles ont pour but de confier le contrôle de la profession à un organisme ou à une société de réglementation professionnelle et de réglementer la vente des médicaments. Chaque province ou territoire a une loi et une association ou une société professionnelle de ce type.

Quel est le champ d'application de la loi?

La *Loi sur les aliments et drogues* indique par ses règlements les caractéristiques exigées pour définir un contenant sans danger pour les enfants. Les règlements stipulent que les emballages sans danger pour les enfants doivent être conformes à une ou plus des trois normes reconnues : la norme de l'Association canadienne de normalisation, les British Standard Specifications (désormais la Norme européenne) ou les règlements fédéraux des États-Unis.

Les lois provinciales, par leur réglementation, sont identiques dans les deux provinces mentionnées. Elles imposent l'utilisation d'emballage sécurité-enfants pour tous les médicaments délivrés sur ordonnance, avec les quatre exceptions suivantes :

1. quand la personne présentant l'ordonnance ou le médecin prescripteur donne des consignes contraires (qui doivent être documentées);
2. quand, de l'avis professionnel du pharmacien, il est préférable de ne pas utiliser un emballage sécurité-enfants;
3. quand la formule du médicament ne se prête pas à un emballage de ce type (le cas des solutions pour aérosols, par exemple);
4. quand le pharmacien n'a pu s'approvisionner en contenants sécurité-enfants.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les provinces et territoires utilisent différents moyens pour surveiller et contrôler les pratiques des pharmaciens. La Pharmaceutical Association of Alberta et la Nova Scotia Pharmaceutical Society disposent de protocoles qui permettent de présenter des plaintes et de soulever des problèmes. Des inspecteurs se rendent également dans les pharmacies et choisissent des ordonnances au hasard pour vérifier si elles sont remplies conformément à la Loi. Des mesures disciplinaires et des amendes peuvent être imposées aux contrevenants. Les pharmaciens peuvent utiliser tout contenant sécurité-enfants homologué par la CSA.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Les ministères responsables de ce domaine (les ministères de la Santé, en général) peuvent modifier les règlements par décret. L'association ou la société doit effectuer un Résumé de l'impact de la réglementation semblable à celui qui sert à modifier les lois fédérales. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation devrait contenir des renseignements sur les questions qui entourent les changements recommandés pour permettre au Ministre de modifier la loi en toute connaissance de cause.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Les pharmaciens tentent d'uniformiser les exigences provinciales relatives à l'homologation des médicaments et à leur emballage. On s'efforce également d'encourager tous les professionnels de la santé qui distribuent des médicaments à inclure des règlements sur les fermetures de protection dans les lois et les règlements qui régissent leurs activités professionnelles. La grande diffusion et l'emballage des échantillons de médicament constituent un autre sujet de préoccupation. Ils ne sont en effet soumis à aucune exigence

particulière et on rapporte le cas d'enfants qui consomment ces échantillons.

On a également exprimé le besoin de contenants de sécurité-enfants pour les médicaments en doses liquides et pour d'autres médicaments peut-être toxiques vendus sans ordonnance. L'Association canadienne des centres anti-poison prépare actuellement un exposé à cet effet qui doit être présenté au gouvernement fédéral. Cet exposé repose sur une enquête nationale des centres anti-poison canadiens effectuée par le Centre anti-poison du Québec (Sanfaçon et Bouchard, 1995).

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

13.0
CHUTES

13.1
Normes des terrains de jeu

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Règlements municipaux

Qui est responsable?

Administration municipale

- Section de la Planification et du Développement

Quel est le but de la loi?

Les règlements municipaux déterminent les services que les municipalités offrent à la communauté. On utilise ensuite des politiques ou d'autres dispositifs pour déterminer comment ces services seront fournis.

Quel est le champ d'application de la loi?

Ces règlements ou politiques, s'ils existent, adoptent une ligne directrice relative à la conception et à l'entretien des terrains de jeu. La ville de Coalhurst en Alberta a par exemple adopté une des lignes directrices nationales comme politique concernant les terrains de jeu de la municipalité. Les normes de la CSA incluent des renseignements sur la façon de disposer le matériel, sur son entretien, sur les caractéristiques d'un matériel de base adéquat et s'applique aux équipements et aux installations des terrains de jeu publics (par exemple, les balançoires et le terrain sur lequel elles sont installées). La sécurité des équipements de terrains de jeu privés comme les balançoires dans la cour arrière des maisons est régie par l'American Society for Testing and Materials (ASTM). Les jouets utilisés dans les maisons privées ou près de ces dernières, comme les pataugeuses pour enfants, figurent dans les listes de la *Loi sur les produits dangereux*. La Direction de la santé publique de Montréal, anciennement le service de santé publique de l'Hôpital Général de Montréal, est l'un des organismes à avoir publié un guide destiné à simplifier l'interprétation et la mise en oeuvre des normes (Lesage, 1994).

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Pour le contrôle de l'équipement de terrains de jeu privés, voir Suffocation/Strangulation : Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques, page 34.

Si les règlements municipaux imposent des normes réglementaires, les municipalités ont la responsabilité de veiller à leur application. Dans l'exemple de Coalhurst, des employés de la ville effectuent des inspections des terrains de jeu tous les trois mois. Plusieurs autres collectivités ont participé à des ateliers visant à améliorer la connaissance et la mise en oeuvre de ces lignes directrices, que plus de municipalités utilisent peut-être.

Bien qu'aucune loi n'exige que les fabricants adoptent les normes décrites dans les directives en vigueur, certains ont adopté des éléments de ces normes et les utilisent pour commercialiser des produits plus sécuritaires, se donnant ainsi un avantage économique possible sur leurs concurrents.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Les municipalités décident des changements à apporter pour assurer la sécurité des terrains de jeu dont elles ont la responsabilité. Elles sont encouragées à utiliser les lignes directrices édictées à cette fin pour effectuer tout changement recommandé.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

La sécurité des terrains de jeux est une préoccupation nouvelle. Certains organismes préconisent l'adoption de lois et de règlements, tandis que d'autres forment des coalitions pour intervenir à l'échelle communautaire. La CSA et d'autres intervenants dans la promotion des normes relatives aux terrains de jeux collaborent actuellement avec des partenaires américains pour faire de ces exigences des normes nord-américaines. De l'avis de certains, cette initiative améliorera les normes canadiennes tout en créant une approche uniforme envers la sécurité sur tout le continent.

On croit que les fabricants respectent actuellement les lignes directrices concernant la sécurité des terrains de jeu. Puisqu'ils n'installent ou n'assurent pas toujours l'entretien de leurs équipements, ils ne peuvent confirmer la sécurité continue de leurs produits.

D'autres méthodes pour la mise en place de normes en matière de terrains de jeu sont aussi utilisées. Une requête avait été présentée au Comité des provinces et des territoires sur les normes du bâtiment (un comité national composé des ministres des provinces et des territoires responsables des normes du bâtiment). Elle demandait que les normes

relatives aux terrains de jeux soient incluses dans le Code national du bâtiment du Canada, mais elle a été rejetée. La certification des inspecteurs afin d'assurer leur connaissance et leur compréhension du service d'inspection soulève aussi des préoccupations.

Des groupes de pression sur la sécurité des terrains de jeux (tels que la CSA, le service de santé de l'Hôpital Général de Montréal et Enfants en sécurité Canada) continuent à promouvoir l'inclusion des normes établies dans les règlements municipaux. Un programme de formation élaboré par la CSA pourrait aider les municipalités à appliquer ces normes.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

13.0 CHUTES

13.2 Codes du bâtiment

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Loi sur les normes du bâtiment

Qui est responsable?

Administration provinciale et territoriale

- Ministères du Travail

Administration municipale

- Section de la Planification et du Développement

Quel est le but de la loi?

La description de ces lois provinciales inclut la réglementation de facteurs susceptibles de provoquer des chutes chez les enfants.

Voir Noyade : Aménagement de barrières de sécurité, page 56.

Quel est le champ d'application de la loi?

Le Code national du bâtiment exige notamment que des dispositifs de protection et des rampes soient installés en tout lieu élevé et il interdit les dispositifs qui peuvent être escaladés. Cette exigence s'applique à l'intérieur et à l'extérieur. Les balustrades ne doivent pas permettre le passage de sphères de 100 mm (4 po, ce qui empêche un enfant d'y passer la tête). Lors de la construction de balustrades qui ne sont pas obligatoires, le code exige que l'espacement des barreaux soit inférieur à 100 mm (4 po) ou supérieur à 200 mm (8 po). Un ajout au Code permet aussi aux parents de restreindre l'ouverture des fenêtres d'appartement pour empêcher les enfants d'y grimper ou d'en tomber.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les inspecteurs municipaux sont responsables de l'application de la loi, mais leur participation se limite habituellement à l'étape de la construction. Voir Noyade : Aménagement de barrières de sécurité, page 56.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Voir Noyade : Aménagement de barrières de protection, page 56.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

L'élimination de dispositifs de sécurité (par exemple, les rampes) pour des raisons esthétiques après l'inspection du site de construction, ce qui rend le contrôle difficile, soulève des préoccupations.

13.0
CHUTES

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

13.3
Sécurité des produits pour enfants

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?
Loi sur les produits dangereux

Qui est responsable?
Administration fédérale
- Santé Canada

Quel est le but de la loi?
Voir Suffocation/Strangulation : Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques, page 34.

Quel est le champ d'application de la loi?
La loi traite également de l'usage de berceaux, poussettes et barrières pour bébés. Voir Suffocation/Strangulation : Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques, page 34.

Quel est le contexte d'application de la loi?
Santé Canada a réussi à obtenir l'abolition volontaire de la vente des marchettes. Vu qu'il s'agissait d'un accord entre la Canadian Juvenile Products Association et Santé Canada, cette mesure n'est pas rapportée dans la documentation législative que nous avons consultée. L'éducation et le temps ont été des facteurs déterminants dans l'élimination de ces produits sur le marché canadien. Des inspecteurs de Santé Canada surveillent aussi les marchés aux puces, les brocanteurs et les ventes de garage (quand c'est possible) pour veiller à ce que des articles non conformes n'y soient pas mis en vente.

Comment les changements sont-ils recommandés?
Voir Suffocation/Strangulation : Sécurité des produits d'entretien domestiques, page 34.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)
De nouveaux produits sont constamment mis sur le marché et le défi des parents consiste à choisir des produits sûrs et adaptés au stade de développement de leurs enfants. Les exerciseurs pour bébés (comme les Jolly Jumpers[MD]) ne provoquent pas le même taux de blessures que

les marchettes, et les problèmes sont davantage liés à la taille et à la force des enfants qui les utilisent. Les inspecteurs peuvent adresser les consommateurs à des pédiatres qui seront en mesure de déterminer si l'enfant est physiquement prêt à jouer avec ces produits (par exemple, s'il a suffisamment de force dans la nuque et s'il a la capacité de se tenir droit).

Comme nous l'avons déjà mentionné, il y a eu abolition volontaire de la vente de marchettes au Canada, mais il reste des produits sans roulettes qui ne sont pas touchés par cette mesure.

Les blessure reliées à l'utilisation de lits superposés sont divisées en deux catégories. On a réagi aux blessures occasionnées par l'utilisation du lit du haut en exigeant une barrière de protection dans les normes de l'ASTM. Des étiquettes de mise en garde ont réglé le problème des blessures consécutives au chahut dans les lits.

STRATÉGIE LÉGISLATIVE

13.0
CHUTES

13.4
Escaliers roulants et autres appareils de levage

Quel texte législatif s'applique à cette stratégie?

Lois sur les ascenseurs et appareils de levage ou *Lois sur les codes de sécurité*

Qui est responsable?

Administration provinciale et territoriale

- Ministères du Travail

Quel est le but de la loi?

En général, ces lois provinciales et territoriales visent à assurer la sécurité des personnes qui utilisent les ascenseurs et autres appareils de levage. Ceux-ci incluent notamment les escaliers roulants, les trottoirs roulants et tout dispositif asservi servant à monter et à descendre ou à déplacer des personnes. Ces lois et les règlements s'y rapportant visent aussi à assurer que ceux qui créent des risques en tant que concepteurs et usagers de ces dispositifs, utilisent aussi des mesures destinées à promouvoir la sécurité.

Quel est le champ d'application de la loi?

Ces Lois réglementent la conception, la construction, l'installation, l'exploitation, l'entretien et l'inspection des appareils de levage. Il existe des normes nationales, appelées «Code de sécurité des ascenseurs et monte-charge», qui peuvent être adoptées, comme en Alberta, ou adaptées. Ces normes sont élaborées et révisées par l'Association canadienne de normalisation.

En vertu de la Loi, les inspecteurs ont l'autorité d'ordonner que les défectuosités soient corrigées et, en cas de danger immédiat, d'interdire le fonctionnement du matériel. Les personnes qui font l'objet de telles mesures peuvent faire appel.

Quel est le contrôle d'application de la loi?

Les inspecteurs provinciaux ou territoriaux veillent au respect de la loi et assument leurs responsabilités de diverses façons. En Alberta, par exemple, Alberta Labour et Elevator Safety effectuent les inspections annuelles des escaliers roulants conjointement avec des entreprises privées.

Comment les changements sont-ils recommandés?

Les changements sont effectués à l'échelle nationale par l'intermédiaire du Comité du code national de sécurité, où la plupart des provinces et territoires sont représentés. Les modifications des pratiques provinciales peuvent être recommandées au ministère responsable de ce domaine. Les changements sont effectués lorsque les comités du code de sécurité s'entendent et que l'on a démontré l'existence d'un besoin et l'efficacité de la recommandation.

Que fait-on actuellement? (préoccupations nouvelles)

Des changements récents ont été adoptés en vue de régler les problèmes de blessures dus aux escaliers roulants. De nouveaux dispositifs d'arrêt, accessibles et visibles, ont été installés à l'intention des passagers. Ils sont protégés par des panneaux à soulever pour minimiser le nombre d'arrêts non intentionnels et de chutes. Les plaques-peignes doivent se mouvoir horizontalement et doivent être munies d'un commutateur qui s'active automatiquement et arrête l'escalier roulant, si ces plaques subissent une force horizontale.

De l'avis de certains, les chutes surviennent quand des passagers maladroits utilisent les escaliers roulants, en cas d'arrêts inutiles, ou quand des personnes sont assises ou couchées sur les escaliers.

Bien que la plupart des normes comportent des exigences précises visant à assurer la sécurité des passagers, aucune durée de vie n'a été fixée pour les escaliers roulants. Malgré tous les efforts, il est probable que les enfants continueront à se blesser en utilisant les escaliers roulants.

14.0 RÉFÉRENCES JURIDIQUES

Loi sur le code du bâtiment, L.R.N.E., ch. B-46.
Buildings Standards Act, R.S.Y., 1986, ch. 13.
Gazette du Canada. Ottawa : Imprimeur de la Reine pour le Canada.
Marine marchande du Canada, L.R., ch. S-9.
Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation, L.R.,1985, ch. C-38.
Code criminel, L.R., 1985, ch. C-46.
Electrical Installation and Inspection Act, R.S.N.S., 1989, ch. E-141.
Elevators and Fixed Conveyances Act, L.R.Y., 1986, ch. 51.
Elevators and Lifts Act, R.S.N.S., 1989, ch. E-143.
Loi sur les explosifs, L.R., ch. E-17.
Fire Prevention Act, R.S.N.S., 1989, ch. F-171.
Loi sur la prévention des incendies, L.R.E.N., 1986, ch. 67.
Loi sur les aliments et drogues, L.R., 1985, ch. F-27.
Gall, G.L. (1983). The Canadian legal system (2nd ed.). Toronto: Carswell.
Gibson, D.L. & Murphy, T.G. (1984). All about law: Exploring the Canadian legal system (2nd ed.). Toronto: John Wiley & Sons.
Loi sur les produits dangereux, L.R., 1985, ch. H-3. *Code de la route*, 1986, L.R.Y., ch. 82.
MacEllven, D.T. (1986). Legal research handbook (2nd ed.). Toronto: Butterworths.
Motor Vehicle Act, R.S.B.C., 1991, ch. 288.
Motor Vehicle Act, R.S.N.S., 1989, ch. M-293.
Motor Vehicle Act, R.S.Y., 1986, ch. 118.
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, L.R., 1985, ch. M-10.
Loi sur les municipalités, 1986, L.R.Y., ch. 119.
Loi sur la marque de commerce nationale et l'étiquetage exact, 1985, L.R., ch. N-18.
Off-Highways Vehicles Act, R.S.N.S., 1989, ch. 0-323.
Loi sur les produits antiparasitaires, L.R., 1985, ch. P-9.
Loi sur la profession pharmaceutique, L.R.A., 1988, ch. P-7.
Safety Codes Act, S.A., 1991, ch. S-0.5.
Loi sur le Conseil canadien des normes, L.R., 1985, ch. S-16.
Loi sur l'étiquetage de textiles, L.R., 1985, ch. T-10.

AUTRES RÉFÉRENCES

Lesage, D. (1994). Guide sur la sécurité des terrains de jeux et l'équipement pour enfants. Montréal (Québec) : Service de santé publique, Hôpital Général de Montréal.

Sanfaçon, G. et Bouchard, L. M. (1995). Enquête auprès des centres antipoison du Canada : Questionnaire sur un choix de substances et produits (médicaments, cosmétiques). Montmagny (Québec) : Comité de prévention des traumatismes du Québec.

La Société canadienne de la Croix-Rouge (1994). Rapport national sur les noyades. Ottawa : La Société canadienne de la Croix-Rouge.

ANNEXE A DESCRIPTION DES BASES DE DONNÉES

1) **MEDLINE**
La base de données MEDLINE concerne l'information médicale clinique et les disciplines paramédicales; biologie et sciences physiques, sciences humaines et science de l'information, dans leurs rapports avec la médecine et les soins de santé.

2) **CINAHL**
La base de données CINAHL couvre la documentation traitant des sciences infirmières et paramédicales.

3) **EMBASE**
Excerpta Medica est une importante base de données biomédicales et pharmaceutiques qui indexe les revues internationales spécialisées dans la recherche sur les médicaments, la santé publique et l'hygiène de l'environnement.

4) **DHSS-DATA**
La base de données DHSS-DATA se fonde sur les résumés et les bulletins de sensibilisation issus par la bibliothèque du ministère de la Santé et de la Sécurité sociale à Londres (Grande-Bretagne). Elle s'intéresse plus particulièrement aux services de santé et à l'administration hospitalière.

5) **MICROLOG**
La base de données MICROLOG donne accès aux comptes rendus de recherche et aux rapports publiés par tous les paliers du gouvernement canadien ainsi que par les universités, les établissements de recherche, les laboratoires, les sociétés professionnelles, les entreprises, les experts conseils, les associations et les groupes d'intérêts spéciaux.

6) **GPO MONTHLY CATALOG**
Le catalogue mensuel des Services d'imprimerie du gouvernement répertorie les documents produits pour les directions législative et exécutive du gouvernement fédéral des États-Unis.

7) **CURRENT CONTENT SEARCH**
Cette base de données permet d'accéder à la table des matières et aux données bibliographiques tirées des dernières parutions des principales revues spécialisées en sciences, en sciences sociales, en lettres et en sciences humaines.

8) **COMBINED HEALTH INFORMATION**
Cette base de données est un réseau d'accès direct à une documentation difficile à trouver et d'un intérêt particulier pour les professionnels de la santé, les éducateurs sanitaires et les patients (brochures, articles de synthèse, fiches techniques et documentation audiovisuelle, notamment).

9) MDX HEALTH DIGEST

Base de données bibliographiques créée par des professionnels de la santé à l'intention du public, en vue de promouvoir l'accès à l'information sur laquelle se fondent les décisions médicales.

10) LEGAL TRAC

La base de données LEGAL TRAC permet d'accéder à des citations tirées de revues juridiques, de revues du barreau, de bulletins juridiques et d'autres publications spécialisées en droit. Quatre domaines (sujet, titres et auteurs, cas et statuts) de l'Index de ressources juridiques sont interclassés en une seule liste alphabétique d'accès facile.

ANNEXE B

RÉSUMÉS DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Les résumés de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) sont utilisés par le gouvernement fédéral afin de recommander des changements aux lois et aux règlements. La plupart des gouvernements provinciaux et territoriaux utilisent des procédés similaires qui ne sont cependant pas tous aussi officiels que celui du gouvernement fédéral. Selon le Guide du rédacteur du REIR (1992), le gouvernement utilise les résumés pour consulter le public et les ministères les utilisent pour approuver les règlements. Les résumés décrivent ce que le gouvernement offrira, comment les Canadiens ont été consultés et ce qu'ils ont dit. Ils offrent une dernière chance aux Canadiens de participer au processus d'établissement des règlements.

Les résumés sont divisés en cinq sections :

a) **La section Description** énonce les règlements, définit le problème et explique pourquoi une mesure s'impose;

b) **La section Options** traite des solutions de rechange à la réglementation et de formes moins rigides de réglementation;

c) **La section Consultation** indique qui a été consulté ainsi que les résultats de la consultation;

d) **La section Observance et mise en oeuvre** explique les procédures et les ressources qui serviront à garantir le respect du règlement;

e) **La section Personne-ressource** indique la personne la plus apte à répondre aux questions posées par les lecteurs des résumés.

EXEMPLE : RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

19/8/87 *Canada Gazette Part II, Vol. 121, No. 17* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 121, N° 17* SOR/DORS/87-443

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Hazardous Products Act* is an act which can be used to prohibit or regulate the advertising, sale or importation of products which are or are likely to be a danger to the health or safety of the public. The flammability of children's sleepwear up to size 6X has been regulated under this Act since 1971. Despite this regulation, a minimum of 21 children under the age of 9 are severely burned and one or two die each year due to sleepwear fires. More stringent flammability regulations for children's sleepwear are being introduced in order to reduce the incidence and severity of such burn injuries. The new regulations will affect nightgowns, robes, tailored pyjamas and baby-doll pyjamas which are implicated in the most severe injuries and are to take effect September 1987. Less hazardous styles of sleepwear (i.e. polopyjamas and sleepers) will remain subject to the existing regulations. Two complementary amendments to Item 4 and Item 5 of Part I are introduced in order to exclude those products which will be subject to the new Regulations, from existing regulations.

Alternatives Considered

The following alternatives were considered:

1. Maintain status quo: This option was rejected because the current level of burn injuries is considered unacceptable.
2. Consumer information program: Analysis indicated that an information campaign would not by itself achieve a significant reduction in burn injuries but would complement any regulatory initiative chosen.
3. More stringent flammability regulations based on the existing U.S. test procedure for children's sleepwear. This option had three possible sub-options depending on the styles of garments to be covered by the regulation:

   (i) Nightgowns and robes only;

   (ii) Nightgowns, robes, tailored pyjamas and baby-doll pyjamas only; or

   (iii) All styles of children's sleepwear.

   Alternative 3(ii) was selected since it most effectively achieved the desired objective while minimizing costs. Alternative 2 was also retained as a complement to alternative 3(ii).

Three implementation dates for the Regulations were considered. September 1987 was selected since it provided industry sufficient time to adapt to the Regulations, closely matched the children's sleepwear production cycle and caused the least financial impact.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La *Loi sur les produits dangereux* est une loi qui peut être utilisée pour interdire ou réglementer la publicité, la vente ou l'importation de produits qui sont ou peuvent être un danger pour la santé ou la sécurité du public. L'inflammabilité des vêtements de nuit pour enfants jusqu'à la taille 6X a été réglementée en vertu de cette loi depuis 1971. Malgré cette réglementation, au moins 21 enfants de moins de 9 ans sont gravement brûlés chaque année lorsque leurs vêtements prennent feu, et un ou deux d'entre eux en meurent. Une réglementation plus sévère sur l'inflammabilité des vêtements de nuit pour enfants est actuellement proposée en vue de diminuer la fréquence et la gravité de ces blessures. La nouvelle réglementation touchera les chemises de nuit, les robes de chambre, les pyjamas tailleurs et les nuisettes, vêtements auxquels sont attribuables les blessures les plus graves, et elle doit entrer en vigueur en septembre 1987. Les moins dangereux des vêtements de nuit pour enfants (c'est-à-dire, les polopyjamas et les dormeuses) resteront assujettis à la réglementation actuelle. Deux modifications complémentaires à l'article 4 et l'article 5 de la partie I sont proposées pour exclure du règlement existant, les produits qui seront assujettis au nouveau règlement.

Options examinées

Les options suivantes ont été examinées :

1. Maintenir le statu quo : Cette option a été rejetée parce que le niveau actuel de brûlures est considéré inacceptable.
2. Un programme d'information pour les consommateurs : L'analyse a indiqué qu'une campagne d'information ne pourrait en elle-même produire une diminution sensible des brûlures, mais qu'elle compléterait toute réglementation choisie.
3. Rendre plus sévère la réglementation sur l'inflammabilité en fonction des essais pratiqués aux É.-U. sur les vêtements de nuit pour enfants. Cette option comprend trois sous-options selon les vêtements visés par la réglementation :

   (i) Chemises de nuit et robes de chambre seulement.

   (ii) Chemises de nuit, robes de nuit, pyjamas tailleurs et nuisettes seulement.

   (iii) Tous les vêtements de nuit pour enfants.

   L'option 3(ii) a été choisie car elle atteignait le plus efficacement l'objectif souhaité tout en réduisant les coûts au minimum. L'option 2 a également été retenue à titre de complément à l'option 3(ii).

Trois dates ont été examinées pour la mise en vigueur du règlement. Septembre 1987 a été choisi, étant donné que cette date accordait à l'industrie assez de temps pour s'adapter aux règlements, qu'elle cadrait bien avec le cycle de production des vêtements de nuit pour enfants et qu'elle entraînait moins de répercussions financières.

Consistency with Regulatory Policy and Citizens' Code

This Regulation enhances the protection of young children in the most cost-effective manner. The Regulation has been developed with the cooperation of all interested parties.

Anticipated Impact

A complete cost-effectiveness study was carried out (copies are available on request) and the highlights are as follows:

Major Costs:

1. Allocative Costs: Recurring allocative costs of $20 million annually and one time costs of $8 million have been estimated. It is expected that these costs will be reflected in price increases of 15-20% for affected garments. The affected garments constitute approximately 40% of the sleepwear market.
2. Impact on employment: Loss, if any, of fewer than 40 jobs.

Major Benefits:

1. Experts estimate the saving of two lives annually.
2. Estimated 73% reduction in severe burn injuries (3rd degree burns to greater than 15% of the body area).
3. Prevention of 11 fire incidents per annum involving children's sleepwear.
4. Major reduction of pain and suffering by victims and their families.
5. Allows for continued consumer choice of fabrics in safer styles of children's sleepwear.
6. Savings of $1.1 million annually in health care costs.

Other Effects:

1. Regional economic impact: The analysis indicated few if any jobs would be lost and thus no significant regional impacts were anticipated.
2. The Regulations will have only small to negligible impact on domestic output, importation, market structure, competition, income redistribution, technology and the environment.
3. The regulatory change may reduce the number of domestic manufacturers, as a number of manufacturers for whom children's sleepwear is not particularly important may decide to exit from the market.

Consultation

Over the past three years extensive consultations were held with industry, retailers, organized labour, the medical profession, consumer interest groups and the Canadian fire services. The draft regulations were prepared in consultation with all affected parties including the textile and clothing industry. On April 25, 1987, the draft regulations were published in Part I

Compatibilité avec la Politique réglementaire et avec le Code du citoyen en matière d'équité de la réglementation

Le règlement augmente la protection des jeunes enfants de la façon la plus rentable possible. La modification a été élaborée avec la collaboration de tous les intéressés.

Incidences prévues

Une étude de rentabilité complète a été effectuée (une copie est disponible sur demande) et les points saillants sont les suivants :

Principaux coûts

1. Coûts d'affectation : Des coûts d'affectation susceptibles de se répéter s'élevant à 20 millions de dollars par an et des coûts non répétitifs de 8 millions de dollars ont été estimés. On s'attend à ce que ces coûts se traduisent par des augmentations de prix variant de 15 à 20% pour les vêtements touchés. Les vêtements touchés constituent environ 40% du marché des vêtements de nuit.
2. Incidence sur l'emploi : Perte, s'il en est, de moins de 40 emplois.

Principaux avantages :

1. Les spécialistes estiment que deux vies seront sauvées tous les ans.
2. Il est estimé que les brûlures graves seront réduites de 73% (brûlures au 3e degré sur plus de 15% de la surface du corps).
3. Chaque année 11 accidents dus à l'inflammation de vêtements de nuit pour enfants seront empêchés.
4. Diminuer fortement les souffrances des victimes et de leur famille.
5. Faire en sorte que les consommateurs continuent d'avoir un choix de tissu dans des styles plus sécuritaires de vêtements de nuit pour enfants.
6. Économie de 1,1 million de dollars en frais médicaux chaque année.

Autres effets :

1. Répercussions économiques dans les régions : l'analyse a indiqué que la perte d'emploi serait négligeable, voire nulle, et qu'aucune répercussion sensible n'était donc prévue pour les régions.
2. La modification n'aurait qu'une incidence faible et négligeable sur : la production nationale, les importations, la structure du marché, la concurrence, la redistribution des revenus, la technologie et l'environnement.
3. La modification de la réglementation peut diminuer le nombre de fabricants canadiens, car un certain nombre de fabricants pour qui les vêtements de nuit pour enfants ne sont pas particulièrement importants peuvent décider de se retirer du marché.

Consultations

Au cours des trois dernières années, des consultations intenses ont été tenues avec les entreprises, les détaillants, les syndicats, la profession médicale, les groupes de défense des consommateurs et les services d'incendie canadiens. Le projet de réglementation a été préparé de concert avec toutes les parties touchées, dont les secteurs des textiles et des vêtements. Le 25

of the *Canada Gazette*. No substantive comments were received during the sixty day comment period which followed.

Compliance Mechanism

Enforcement strategies that will be employed by the Department to ensure compliance with the Regulations range from the statutory actions allowed for in the *Hazardous Products Act* to the negotiation of voluntary agreements with traders for the withdrawal of non-complying products. Monitoring mechanisms include routine government inspections, feedback and complaints from consumers and the private sector.

avril 1987, le projet de règlement a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Aucun commentaire substantif n'a été reçu pendant la période de commentaire de soixante jours qui a suivi.

Mécanisme d'observance à prévoir

Les stratégies que le ministère emploiera pour faire respecter la modification varient des mesures prévues par la *Loi sur les produits dangereux* à la négociation d'accords volontaires avec les commerçants pour le retrait des produits non conformes. Les mécanismes de surveillance comprennent les inspections gouvernementales courantes ainsi que les commentaires et les plaintes des consommateurs et du secteur privé.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA, OTTAWA, 1987 IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA, OTTAWA, 1987

3034

ANNEXE C EXEMPLES DE MESURES LÉGISLATIVES PAR COMPÉTENCE

	Suffocation/ Strangulation	Collisions de véhicules automobiles	Véhicules tout terrain	Cyclisme
Fédéral :	**Loi sur les produits dangereux**	**Loi sur la sécurité des véhicules automobiles**		
	8.1 - Sécurité relative aux produits d'entretien domestiques	9.1 - Fabrication		
		9.1 - Rappels		
	8.2 - Sécurité relative aux produits pour enfants	9.1 - Conception des sièges pour enfants		
Provincial ou territorial :		**Code de la route ou Loi sur les véhicules automobiles**	**Lois sur les véhicules tout terrain**	**Code de la route ou Loi sur les véhicules automobiles**
		9.1 - Conduite automobile	9.6 - Âge limite des conducteurs	9.7 - Port du casque
		9.2 - Sécurité routière	9.6 - Supervision	9.8 - Conception des bicyclettes et normes de sécurité
		9.3 - Inspections automobiles	9.6 - Port du casque	
		9.4 - Attribution progressive des permis		
		9.5 - Cours de conduite		
Municipal :		**Règlements concernant les permis**	**Règlements concernant la sécurité routière**	
		9.2 - Usage des voies de circulation		
			9.2 - Limites de vitesse	

Noyade	Brûlures	Empoisonnements	Chutes	
Marine marchande du Canada	**Loi sur les produits dangereux**	**Loi sur les produits dangereux**	**Loi sur les produits dangereux**	Fédéral
10.2 - Gilets de sauvetage (appareils de flottaison individuels)	11.1 - Briquets protège-enfants	11.4 - Produits ménagers	13.3 - Sécurité relative aux produits pour enfants	
	11.1 - Vêtements de nuit pour enfants			
	11.4 - Produits ménagers			
Code criminel du Canada	**Loi sur les explosifs**	**Loi sur les aliments et drogues**		
10.2 - Utilisation sécuritaire des véhicules	11.3 - Feux d'artifice, munitions	11.4 - Ventes de produits		
		12.1 - Emballages sans danger pour les enfants		
Code national du bâtiment du Canada	**Code criminel**	**Loi sur les produits antiparasitaires**		
10.1 - Aménagement de barrières de sécurité (non réglementé)	11.3 - Utilisation sécuritaire des explosifs	11.4 - Substances organiques et pesticides		
	Loi sur la marque de commerce nationale et l'étiquetage exact	**Loi sur la marque de commerce nationale et l'étiquetage exact**		
	11.4 - Étiquettes de produits	11.4 - Étiquettes de produits		
	Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation	**Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation**		
	11.4 - Étiquettes de produits	11.4 - Étiquettes de produits		
Loi sur les normes du bâtiment	**Loi sur les normes du bâtiment**	**Loi et règlements sur la profession pharmaceutique**	**Loi sur les normes du bâtiment**	Provincial ou territorial
10.1 - Adoption ou adaptation de Code national du bâtiment du Canada	11.2 - Température des chauffe-eau	12.1 - Méthodes de diffusion	13.2 - Adapter ou adopter le Code national du bâtiment du Canada	
			Lois et codes de sécurité concernant les ascenceurs et convoyeurs	
			13.4 - Entretien	
			13.4 - Utilisation sécuritaire de l'équipement	
Règlements concernant le code du bâtiment	**Règlements concernant le code du bâtiment**		**Normes concernant les terrains de jeu**	Municipal
10.1 - Piscines et cuves thermales	11.2 - Inspection des bâtiments		13.1 - Équipement et terrains de jeu	
10.1 - Aménagement de barrières de sécurité				